

PREPARATION TO GROWTH



Laporan Tahunan
Annual Report **2011**
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Indonesian Railways



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
Indonesian Railways



Kantor Pusat Head Office
Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1
Bandung 40117 - Indonesia

2011 Laporan Tahunan
Annual Report

Preparation to Growth

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terus melakukan transformasi baik dari sisi internal maupun eksternal. Investasi untuk modernisasi sarana, prasarana dan peningkatan sistem keselamatan dan pelayanan, merupakan komitmen kami dalam *branding image* yang dikembangkan dari konsep layanan yang berbasis *customer oriented*.

Pencapaian kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2011, merupakan dampak dari proses internalisasi dan kesungguhan perusahaan dalam menerapkan prinsip-prinsip GCG (Transparansi, Akuntabilitas, Responsibilitas, Independensi, dan *fairness*).

Bentuk pengakuan atas prestasi yang telah dicapai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menerapkan GCG, telah disampaikan oleh *Indonesian Institute for Corporate Governance* di tahun 2011 sebagai perusahaan yang “terpercaya”.

Upaya yang telah dicapai di tahun 2011, bisa memberikan landasan dan pondasi yang kuat bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi perusahaan yang terus tumbuh dan berkembang sejalan dengan perubahan iklim dan tuntutan stakeholders.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) keeps both internal and external transformation on the go. Investment for rolling stock and infrastructure modernization, improvement of safety system and services are our commitment in branding image developed from customer oriented service concept.

Performances achieved in 2011 are the outcome of internalization process and corporate determination in implementing GCG principles (Transparency, Accountability, Independency, and Fairness).

The achievement of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) in implementing GCG has been acknowledged by the designation of “accountable corporate” by the Indonesian Institute for Corporate Governance in 2011.

Performances achieved in 2011 should be the solid foundation for PT. Kereta Api Indonesia (Persero) to keep on growing and evolving parallel with the changing atmosphere and stakeholders' demands.



Daftar Isi

Contents

| Tema <i>Theme</i> | Hal <i>Page</i> | <i>Preparation to Growth</i> |
|---|--|--|
| Profil Perusahaan <i>Corporate Profile</i> | 5 11 17 25 | Tentang Kereta Api Indonesia / <i>Indonesian Railway in Brief</i> Ikhtisar Keuangan & Operasional / <i>Financial & Operational Highlights</i> Peristiwa Penting 2011 / <i>2010 Important Events</i> Penghargaan & Serifikasi / <i>Awards & Certifications</i> |
| Laporan Manajemen <i>Management Report</i> | 29 32 | Laporan Dewan Komisaris / <i>Report from Board of Commissioners</i> Laporan Direksi / <i>Report from Board of Directors</i> |
| Strategi Perusahaan <i>Corporate Strategy</i> | 37 38 41 44 | Visi, Misi, Nilai & tujuan Perusahaan / <i>Vision, Mission, Values & Corporate Goals</i> Budaya Perusahaan & Logo Baru / <i>Corporate Culture & New Logo</i> Strategi 2011 / <i>2011 Strategy</i> Grand Strategy Kereta Api Indonesia / <i>Indonesian Railway's Grand Strategy</i> |
| Analisis dan Pembahasan Manajemen atas Kinerja Perusahaan <i>Management Discussion and Analysis of the</i> | 49 57 59 84 87 | Tinjauan Operasional/ <i>Operational Review</i> Tinjauan Pemasaran/ <i>Marketing Review</i> Tinjauan Keuangan/ <i>Financial Review</i> Investasi/ <i>Investment</i> Anak Perusahaan/ <i>Subsidiaries</i> |
| Tinjauan Pendukung Bisnis <i>Supporting Business Review</i> | 105 113 114 | Sumber Daya Manusia / <i>Human Capital</i> Teknologi Informasi / <i>Information Technology</i> Pengadaan / <i>Procurement</i> |
| Tata Kelola Perusahaan <i>Corporate Governance</i> | 119 144 | Tata Kelola Perusahaan / <i>Corporate Governance</i> Laporan Komite - komite / <i>Committees' Report</i> |
| Tanggung Jawab Sosial Perusahaan <i>Corporate Social Responsibility</i> | 163 | Tanggung Jawab Sosial Perusahaan / <i>Corporate Social Responsibility</i> |
| Data Perusahaan <i>Corporate Data</i> | 171 175 180 182 183 186 187 189 | Profil Dewan Komisaris / <i>Board of Commissioner's Profile</i> Profil Direksi / <i>Board of Director's Profile</i> Profil Komite-komite / <i>Committees's Profile</i> Profil Manajemen / <i>Management Profile</i> Pejabat Senior / <i>Key Personnel</i> Struktur Organisasi / <i>Organization Structure</i> Perkembangan Armada Sarana / <i>Rolling Stock Fleet History</i> Alamat Kantor Daerah Operasi & Divisi Regional / <i>Branch Office</i> |
| Laporan Keuangan Konsolidasi <i>Consolidated Financial Report</i> | 191 187 | Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan / <i>Responsibility for Annual Reporting</i> Laporan Keuangan Konsolidasi / <i>Consolidated Financial Report</i> |

Profil Perusahaan

Corporate Profile

Tentang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

About Indonesian Railways

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkuluan pertama pembangunan jalan KA di Desa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju Desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA didaerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di Pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana.

The history of Indonesian Railways started with the construction of the first line on Friday 17 June 1864, in Kemijen village, Central Java, by The Governor General of The Dutch Colonial, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. This construction was initiated by "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM) under Ir. J.P de Bordes. This line has 1435 mm gauge, started from Kemijen to the village of Tanggung (26 km) and was opened on Saturday, 10 August 1867.

This line was extended to link between Semarang - Surakarta (110 Km) and was completed in 10 February 1870. The success of NV. NISM stimulated investors to construct railway line in other area. Between 1864 and 1900 the railway line growth increased rapidly. From 25 km in 1867 the length of railway line grew to 110 km in 1870, and 405 km in 1880, then 1.427 km in 1890. By the year of 1900 the total railway line reached 3.338 km.

Railway lines construction also took place in other islands. In Sumatra, the lines were constructed in Aceh (1874), North Sumatra (1886), West Sumatra (1891), and South Sumatra (1914). In Sulawesi, a 47 km line between Makasar and Takalar was completed in 1922 and operated by 1 July 1923, the rest of the line between Makasar and Maros was left unfinished. Feasibility study was completed for 220 km railway line between Pontianak and Sambas in Kalimantan. Similar studies for Bali and Lombok islands had also been held.

By 1939, the total length of railway lines in Indonesia reached 6.811 km. Under Japanese occupation from 1942 to 1945, some railway lines were dismantled and transported to Burma (Myanmar) to establish military purpose railway network. Hence, by 1950 the track length was reduced to 5.910 km.



Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473 km, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah - Cikara dan 220 km antara Muaro - Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha.

Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro – Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI).

Various track gauges in early period (1.435 mm, 1.067 mm, 750 mm, and 600 mm) were then eliminated into single 1.067 mm gauge. Japanese authority dismantled 473 km of track (1942 - 1943) and constructed 83 km line between Bayah and Cikara, while the unfinished 220 km line between Muaro and Pekanbaru which was scheduled in 15 months was carried out using old-fashioned technology and lots of manpower was therefore needed. Among 27.500 workers, 25.000 of them were Romusha (forced manpower). This line crosses fierce swamp, mountainous area and wild rivers so that victim graves could be found spread along the line.

Following Indonesian Independence in 17 August 1945, railway workers affiliated in "The Railway Youth" (AMKA) took over the Railway from Japanese Authority. The historic event that happened in 28 September 1945 was the statement read by Ismangil that from that moment on railway authority was officially shifted to Indonesian and no more Japanese involvement in railway business. The date was then commemorated as "Indonesian Railway Day" by the establishment of Indonesian Railways Institution (DKARI).

Tabel Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia / Table Railway History in Brief

| Periode/ Periods | Status | Dasar Hukum/ Legal Basis |
|---------------------------------|--|--|
| Th. 1864 | Pertama kali dibangun Jalan Rel sepanjang 26 km antara Kemijen - Tanggung oleh Pemerintah Hindia Belanda / <i>Inauguration of first 26 km railway line between Kemijen and Tanggung by The Dutch Colonial Government</i> | |
| 1864 - 1945 | Staat Spoorwegen (SS) / <i>Staat Spoorwegen (SS)</i> | IBW/ IBW - Colonial Law |
| | Verenigde Spoewegenbedrijf (VS) / <i>Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS)</i> | IBW/ IBW - Colonial Law |
| | Deli Spoewegen Maatscappij (DSM) / <i>Deli Spoewegen Maatscappij (DSM)</i> | IBW/ IBW - Colonial Law |
| 1945 - 1950 | DKA / <i>Liquidation into one Railway Institution by Indonesian Government (DKA)</i> | PP. No. 22 tahun 1963/ PP. No. 22 Th. 1963 - Government Regulation |
| 1950 - 1963 | DKA - RI / <i>Establishment of Indonesian Railways Institution (DKA-RI)</i> | PP. No. 61 tahun 1971/ PP. No. 61 Th. 1971 - Government Regulation |
| 1963 - 1971 | PNKA / <i>Alteration to Indonesian State Railways (PNKA)</i> | PP. No. 57 tahun 1980/ PP. No. 57 Th. 1990 - Government Regulation |
| 1971 - 1991 | PJKA / <i>Alteration to State Owned Company (PJKA)</i> | PP. No. 19 tahun 1998/ PP. No. 19 Th. 1998 - Government Regulation |
| 1991 - 1998 | PERUMKA / <i>Indonesian Railway Public Corporation</i> | Kepres No. 39 Tahun 1999/ Keppres No. 39 Th. 1999 - Presidential Decree |
| 1998 - 2010 | PT Kereta Api (Persero) / <i>State Owned Limited Liability Company</i> | Akte Notaris Imas Fatimah/ Akte Notaris Imas Fatimah - Notarial |
| Sejak Mei 2010 / As of May 2010 | PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) / <i>Alteration to PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)</i> | Instruksi Direksi No. 16/OT.203/ KA 2010/ Board of Directors Instruction |

1. Bidang usaha yang dijalankan sesuai dengan pasal 3 Anggaran Dasar:
 - a. Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pembangunan pengoperasian, perawatan dan pengusahaan prasarana;
 - b. Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pengadaan, pengoperasian, perawatan dan pengusahaan sarana;
 - c. Usaha pengangkutan orang dan/atau barang dengan kereta api;
 - d. Usaha angkutan pra dan purna ngkutan kereta api, intermoda, dan bongkar muat;
 - e. Usaha penyewaan sarana dan atau prasarana serta fasilitas perkeretaapian;
 - f. Jasa pengadaan barang dan jasa lainnya yang berkaitan dengan perawatan perkeretaapian;
 - g. Usaha jasa keahlian di bidang perkeretaapian dan jasa konsultasi transportasi;
 - h. Usaha keagenan di bidang transportasi barang dan penumpang;
 - i. Usaha pendidikan dan pelatihan di bidang perkeretaapian;
 - j. Usaha properti dan perniagaan meliputi perhotelan, perkantoran, apartemen, pertokoan, restoran, terminal terpadu, pusat perbelanjaan terpadu, pergudangan dan logistik;
 - k. Penyediaan prasana telekomunikasi, transfer data, multimedia, jasa telematika, prasarana distribusi bahan cair dan gas, stasiun pengisian, bahan bakar umum/khusus;
 - l. Usaha percetakan dan periklanan;
 - m. Usaha kesehatan dan pelayanan medis;
 - n. Pemanfaatan tanah, ruangm bangunan dan fasilitas;
 - o. Usaha penunjang pariwisata dan sarana olahraga, usaha ekstratif, dan
 - p. 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 PT. KAI saat ini adalah bergerak dalam bidang usaha:

 - a. Pengangkutan Orang
 - b. Pengangkutan Barang
 - c. Pendidikan dan Pelatihan di bidang perkeretaapian
 - d. Usaha Penyewaan Sarana/Prasarana/Fasilitas yang meliputi sewa kios/gudang/ruang/stasiun dan terminal peti kemas
2. Penjelasan mengenai produk dan atau jasa yang dihasilkan saat ini adalah:
 - a. Pendapatan Angkutan KA Penumpang terdiri dari:
 - 1) KA Utama Eksekutif



- 2) KA Utama Bisnis
- 3) KA Utama Ekonomi
- 4) KA Lokal Bisnis
- 5) KA Lokal Ekonomi
- 6) KRL Komersial
- 7) KRL Ekonomi AC
- 8) KRL Ekonomi AC

b. Pendapatan Angkutan KA Barang terdiri dari:

- 1) Batu bara:
 - a) PTBA Tarahan
 - b) PTBA Kertapati

- 2) Business class mainliners
- 3) Economy class mainliners
- 4) Business class local-liners
- 5) Economy class local-liners
- 6) Commercial class commuter liners
- 7) Economy class air-conditioned commuter liners
- 8) Economy class commuter liners

b. Railway freight transport revenues derive from:

- 1) Coal:
 - a) PTBA Tarahan
 - b) PTBA Kertapati



- 2) Peti Kemas
 - a) JPT
 - b) JPT CGD-POO
 - c) BKE
 - d) KA Logistik
 - e) KA Logistik Selatan
 - f) Jakalog/Jababeka klm
 - g) Jakalog/Jababeka SAO
 - h) PK. Gedebage Adt
 - i) Muara Logistics
 - j) PK. Gedebage Dit
 - k) PK. Babat
 - l) PK. Bogasari

- 2) Containers
 - a) JPT
 - b) JPT CGD-POO
 - c) BKE
 - d) KA Logistik
 - e) KA Logistik Selatan
 - f) Jakalog/Jababeka klm
 - g) Jakalog/Jababeka SAO
 - h) PK. Gedebage Adt
 - i) Muara Logistics
 - j) PK. Gedebage Dit
 - k) PK. Babat
 - l) PK. Bogasari



- 3) BBM
- 4) Semen
 - a) Holcim Indonesia
 - b) Indocement
 - c) Semen Padang
- 5) Curah dan Perkebunan
 - a) Klinker PT. SB
 - b) CPO
 - c) Lateks Bsp
 - d) Pasir Besi
 - e) Pulp
 - f) Pasir Kwarsa
 - g) Hasil Perkebunan Lainnya



- 6) General Cargo
 - a) Parcel
 - b) ONS
 - c) Barang Cepat
- 7) Barang Hantaran Paket
 - a) Jawa
 - b) Sumatera
- 8) Lain-lain
- c. Pendapatan Pendukung Angkutan KA terdiri dari:
 - 1) Angkutan lanjut
 - 2) Pendukung angkutan KA lainnya
- d. Pendapatan Non Angkutan KA terdiri dari:
 - 1) Pekerjaan Pihak ke-3 (Penjualan Jasa Teknis)
 - a) Perawatan Kereta makan
 - b) Perawatan rangka dasar
 - c) Penjualan jasa teknis (BY, Jembatan, dll)

- 6) General Cargo
 - a) Parcel
 - b) One Night Service
 - c) Express Freight
- 7) Small cargo
 - a) Jawa
 - b) Sumatera
- 8) Miscellaneous
- c. Revenues from supporting transport sector:
 - 1) Extended transport
 - 2) Miscellaneous railway supporting transport
- d. Non transport revenues derive from:
 - 1) Technical services to third parties
 - a) Dining coach maintenance
 - b) Chassis maintenance
 - c) Technical services (rolling stock, bridge workshops, etc.)



- 2) Optimalisasi Aset
 - a) Sewa menyewa :
 - (1) Sewa Sarana :
 - (2) Sewa Lahan Parkir
 - (3) Sewa Kios Stasiun
 - (4) Sewa Gudang/Ruang :
 - (a) Stasiun
 - (b) Luar Stasiun
 - (5) Sewa Rumah Peristirahatan
 - (6) Sewa Mess & Wisma
 - (7) Sewa Rumah Perusahaan
 - (8) Sewa Bangunan
 - (9) Sewa Tanah :
 - (a) Stasiun
 - (b) Luar Stasiun
 - (10) Sewa Sepur Simpang
 - (11) Sewa Peralatan dan Fasilitas
 - (12) Sewa menyewa lainnya
 - (a) Stasiun
 - (b) Luar Stasiun
 - b) Pendapatan Kerjasama Operasi
 - c) Pendapatan Kerjasama Usaha
- 3) Non Angkutan KA
 - a) Periklanan
 - b) Wisata Sejarah
 - c) Jasa Pendidikan dan Pelatihan
 - d) Kesehatan Medis
 - e) Lain-lain

- 2) Optimization of Assets
 - a) Rentals/leasing:
 - (1) Rolling stock
 - (2) Parking Lot
 - (3) Shops/kiosks in stations
 - (4) Space/warehouse rental :
 - (a) In Stations
 - (b) Outside of the Station
 - (5) Guest houses
 - (6) Lodging
 - (7) Company houses rental
 - (8) Building rental
 - (9) Land Rental:
 - (a) Inside of the Station
 - (b) Outside of the Station
 - (10) Sidings
 - (11) Equipments and Facilities
 - (12) Miscellaneous rental
 - (a) Inside of the Station
 - (b) Outside of the Station
 - b) Joint Operation revenue
 - c) Joint Venture revenue
- 3) Other non transport revenue
 - a) Advertising
 - b) Tourism/ Heritage
 - c) Training and Education Services
 - d) Medical Care
 - e) Miscellaneous



Ikhtisar Keuangan & Operasional

Financial & Operational Highlights

Informasi hasil usaha perusahaan dalam bentuk perbandingan selama 5 (lima) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 5 (lima) tahun

Informasi memuat antara lain:

1. Penjualan/pendapatan usaha
2. Laba (rugi)
3. Total laba (rugi) komprehensif
4. Laba (rugi) per saham

Information on company achievement in 5 (five) financial years comparison or started from the company establishment where the company activity is less than five years

The Information covers, inter alia:

1. Business sales/revenues
2. Profit (Loss)
3. Overall profit (loss)
4. Profit (loss) per share

| NO | URAIAN/ DESCRIPTION | TAHUN/ YEAR | | | | |
|----|--|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Penjualan/Pendapatan Usaha <i>Business Sales/Revenues</i> | 3,341,218 | 4,319,726 | 4,724,382 | 5,191,554 | 6,094,095 |
| 2 | Laba (rugi) <i>Profit (Loss)</i> | (40,506) | (83,487) | 154,800 | 216,336 | 201,908 |
| 3 | Total laba (rugi) Komprehensif <i>Overall profit (loss)</i> | (40,506) | (83,487) | 154,800 | 216,336 | 201,908 |
| 4 | Laba (rugi) per saham <i>Profit (loss) per share</i> | (17,050) | (33,800) | 56,496 | 87,585 | 81,744 |

| NO | URAIAN/ DESCRIPTION | TAHUN/ YEAR | | | | |
|----|---|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Modal Saham <i>Stock Capital</i> | 2,470,000 | 2,470,000 | 2,470,000 | 2,470,000 | 2,470,000 |
| 2 | Jumlah Investasi pada entitas lain <i>Total investment on other entities</i> | 38,597 | 105,055 | 320,048 | 306,247 | 392,320 |
| 3 | Jumlah aset <i>Total asset</i> | 6,459,171 | 5,773,861 | 5,544,503 | 5,583,599 | 6,066,410 |
| 4 | Jumlah liabilitas <i>Total liabilities</i> | 2,767,251 | 2,147,066 | 1,761,892 | 1,585,789 | 2,118,215 |
| 5 | Jumlah ekuitas <i>Total equity</i> | 3,691,920 | 3,626,795 | 3,782,611 | 3,997,810 | 3,948,195 |

Rasio keuangan dalam bentuk perbandingan selama 5 (lima) tahun buku atau sejak dimulainya usaha.

Financial Ratio in 5 (five) financial years comparison or started from the company establishment.

| NO | URAIAN/ DESCRIPTION | TAHUN/ YEAR | | | | |
|----|--|-------------|--------|--------|--------|---------------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | (dalam/ in %) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | ROE/ ROE | (1.11) | (2.33) | 4.39 | 6.55 | 6.24 |
| 2 | ROI/ ROI | 6.18 | 0.99 | 11.85 | 8.83 | 9.91 |
| 3 | RASIO KAS/ CASH RATIO | 143.46 | 146.46 | 154.57 | 97.28 | 47.74 |
| 4 | RASIO LANCAR/ CURRENT RATIO | 255.80 | 232.60 | 286.42 | 262.04 | 147.42 |
| 5 | COLLECTION PERIODS/ COLLECTION PERIODS | 39.43 | 33.18 | 13.50 | 34.36 | 39.56 |
| 6 | PERPUTARAN PERSEDIAAN/ INVENTORY TURNAROUND | 29.25 | 29.43 | 35.82 | 40.10 | 33.64 |
| 7 | PERPUTARAN TOTAL ASET/ TOTAL ASSET TURNAROUND | 86.39 | 91.97 | 90.79 | 103.86 | 111.90 |
| 8 | RASIO MODAL SENDIRI TERHADAP TOTAL/ EQUITY TO TOTAL ASSET RATIO | 39.78 | 43.47 | 59.59 | 39.94 | 39.52 |

Laporan Manajemen Tahun 2011 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) disusun berdasarkan RKAP PT. KAI Tahun 2011 yang telah disetujui RUPS pada tanggal 17 Januari 2011.

a. Kinerja Keuangan (dalam ribu rupiah)

- 1) Pada Tahun 2011 laba perseroan setelah pajak sebesar Rp. 201.908.094,- atau 60,03% dari anggarannya sebesar Rp. 336.345.126,-
- 2) Realisasi Pendapatan sebesar Rp. 6.278.658.554,- atau 86,91% terhadap targetnya sebesar Rp. 7.224.189.406,-
- 3) Realisasi biaya sebesar Rp. 6.009.961.764,- atau 87,26% terhadap anggarannya sebesar Rp. 6.887.642.824,-.

b. Kinerja Produksi

Pencapaian sasaran produksi Tahun 2011 sebagai berikut:

- 1) Penumpang terangkut selama tahun 2011 sebesar 191.686.591 orang atau 92,95% dari target 206.214.873 orang, dengan pendapatan sebesar Rp. 2.945.448.669.517,- atau 94,31% dari target Rp. 3.123.276.599.580,-
- 2) Angkutan barang terangkut selama tahun 2011 sebesar 19.340.235 ton atau 71,38 % dari target 27.093.090 ton dengan pendapatan sebesar Rp. 2.198.693.538.271,- atau 79,74% dari target Rp. 2.757.161.774.109,-
- 3) Kilometer penumpang sebesar 18.845.241 ribu km atau 89,87% dari targetnya 20.970.040 ribu Km.
- 4) Kilometer Ton Angkutan Barang sebesar 6.052.268 Km-Ton atau 72,59% dari targetnya 8.338.100 Km-Ton.
- 5) Kilometer KA sebesar 49.022.586 Km-KA atau 99,65% dari targetnya 49.193.545 Km-KA.
- 6) Kilometer Lok sebesar 64.559.279 Km-Lok atau 94,64% dari targetnya 68.216.941 Km-Lok.
- 7) Kilometer tempat duduk sebesar 24.398.855 Kilometer atau 95,80% dari targetnya 25.469.206 kilometer.
- 8) Kilometer Kereta sebesar 272.304.234 Kilometer atau 103,20% dari targetnya 263.857.743 kilometer.
- 9) Kilometer Gerbong sebesar 263.361.208 kilometer atau 128,14% dari targetnya 205.529.165 kilometer.

2011 Management Report was prepared based on Corporate Work Plan and Budget which was approved by the Shareholder General Meeting in January 17, 2011.

a. Financial Performance (in thousand rupiah)

- 1) In 2011, company after tax profit reached Rp.201,908,094 or 60.03% of the target of Rp.336,345,126.
- 2) Realization of revenue reached Rp. 6,278,658,554 or 86.91% of the target of Rp. 7,224,189,406.
- 3) Cost realization reached Rp. 6,009,961,764 or 87.26% of the budget of Rp. 6,887,642,824.

b. Production Performance

The achievement of 2011 production target can be described as follows:

- 1) Transported passengers reached 191,686,591 passengers or 92.95% of the target of 206,214,873 passengers generating revenue of Rp. 2,945,448,669,517 or 94.31% of the target of Rp.3,123,276,599,580.
- 2) Transported freight reached 19,340,235 tons or 71.38% of the target of 27,093,090 tons generating revenue of Rp. 2,198,693,538,271 or 79.74% of the target of Rp. 2,757,161,774,109.
- 3) Passenger kilometer reached 18,845,241,000 Pass-km or 89.87% of the target of 20,970,040,000 pass-km.
- 4) Ton-km of freight transported reached 6,052,268 ton-km or 72.59% of the target of 8,338,100 ton-km.
- 5) Train-km reached 49.022,586 or 99.65% of the target of 49,193,545 train-km.
- 6) Locomotive kilometer reached 64,559,279 or 94.74% of the target of 68,216,941 loc-km.
- 7) Seat-km reached 24,398,855 or 95.80% of the target of 24,469,206 seat-km.
- 8) Coach kilometer reached 272,304,234 or 103.20% of the target of 263,857,743 coach-km.
- 9) Wagon kilometer reached 263,361,208 or 128.14% of the target of 205,529,165 wagon-km.

c. Kinerja Kekuatan Alat Produksi

1) Sarana (Siap Operasi)

- a) Lokomotif: 343 unit atau 103,63% terhadap anggaran 331 unit.
- b) KRD: 100 unit atau 100,00% terhadap anggaran 100 unit.
- c) KRL: 432 unit atau 116,13 %, terhadap anggaran terhadap 372 unit.
- d) Kereta: 1.363 unit atau 101,26% terhadap anggaran 1.346 unit.
- e) Gerbong: 3.794 unit atau 108,62% terhadap anggaran 3.493 unit.

2) Prasarana

Realisasi kondisi prasarana jalan rel dan kehandalan sintelis tahun 2011 dibandingkan dengan anggarannya adalah sebagai berikut:

- a) Jalan rel : 105,73%
- b) Jembatan: 103,49%
- c) Sintelis : 117,53%

d. Kinerja Operasional

- a) Waktu Peredaran Gerbong (WPG) rata-rata 3,02 hari atau 109,42 % terhadap toleransinya yaitu 2,76 hari.
- b) Realisasi Lokomotif mogok terdapat 862 kejadian atau 72,01 % terhadap norma kendalinya sebanyak 1.197 kejadian.
- c) Rata-rata kelambatan KA Penumpang berangkat 5,00 menit dari toleransi 2,67 menit, dan KA penumpang datang 39,00 menit dari toleransi 28,33 menit.
- d) Rata-rata kelambatan KA Barang berangkat 88,00 menit dari toleransi 50,00 menit, dan KA Barang datang 85,00 menit dari toleransi 65,00 menit.

c. Production Tools Performance

1) Rolling Stock (ready for operation)

- a) Locomotive: 343 units or 103.63% of the target of 331 units.
- b) Diesel Multiple Units: 100 units or 100% of the target of 100 units.
- c) Electric Multiple Units: 432 units or 116.13% of the target of 372 units.
- d) Coaches: 1,363 units or 101.26% of the target of 1,346 units.
- e) Wagons: 3,794 units or 108.62% of the target of 3,493 units.

2) Infrastructures

The realization of infrastructure conditions in 2011 compared to the targets can be described as follows:

- a) Track: 105.73%
- b) Bridges: 103.49%
- c) Signaling & Telecommunication: 117.53%

d. Operational Performance

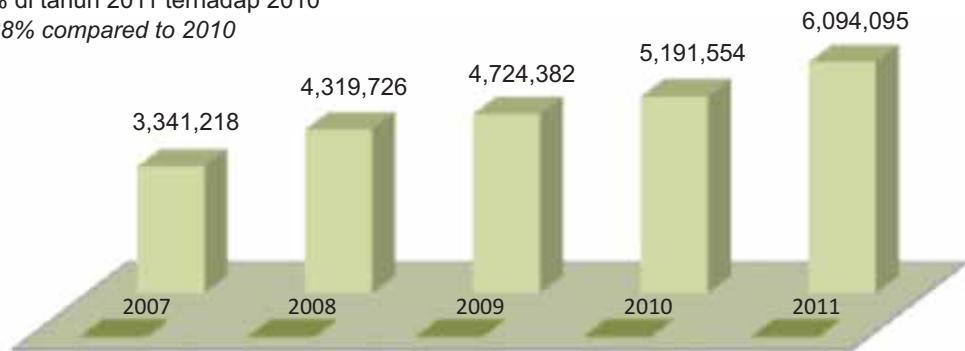
- a) Average Wagon Turnaround reached 3.02 days or 109.42% of the target of 2.76 days.
- b) Locomotive failures reached 862 occurrences or 72.01% of the norm of 1,197 occurrences
- c) Average delayed departure of passenger trains reach 5 minutes where the norm set is 2.67 minutes, and average delayed arrival reached 39 minutes where the norm set is 28.33 minutes.
- d) Average delayed departure of freight trains reach 88 minutes, exceeded the tolerance of 50 minutes, and average delayed arrival reached 85 minutes, exceeded the tolerance of 65 minutes.



Penjualan/ Pendapatan
2011 Sales/Revenue

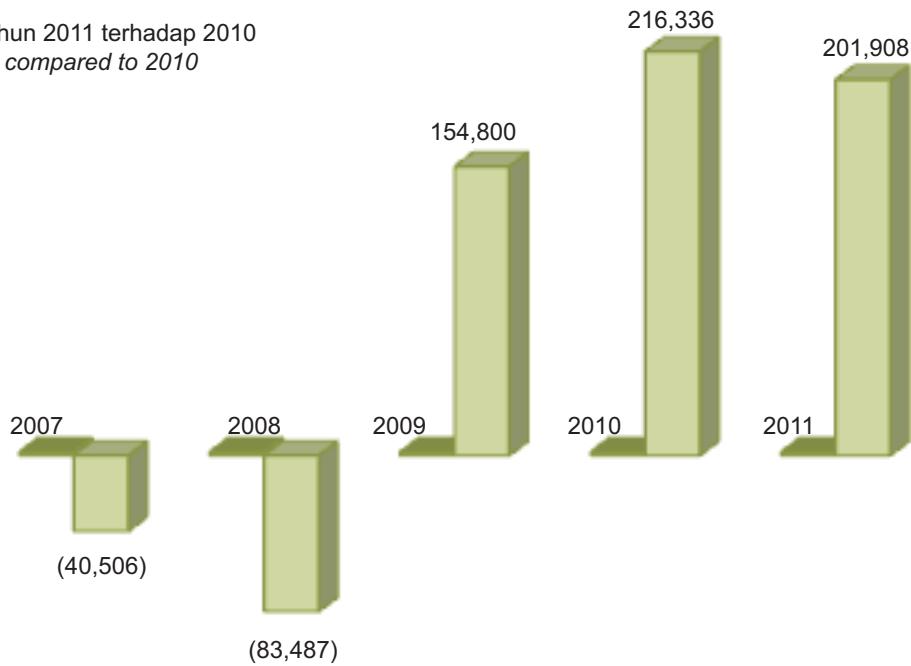
Meningkat 17,38% di tahun 2011 terhadap 2010

Increased by 17.38% compared to 2010


Laba (bersih)
2011 Net Profit

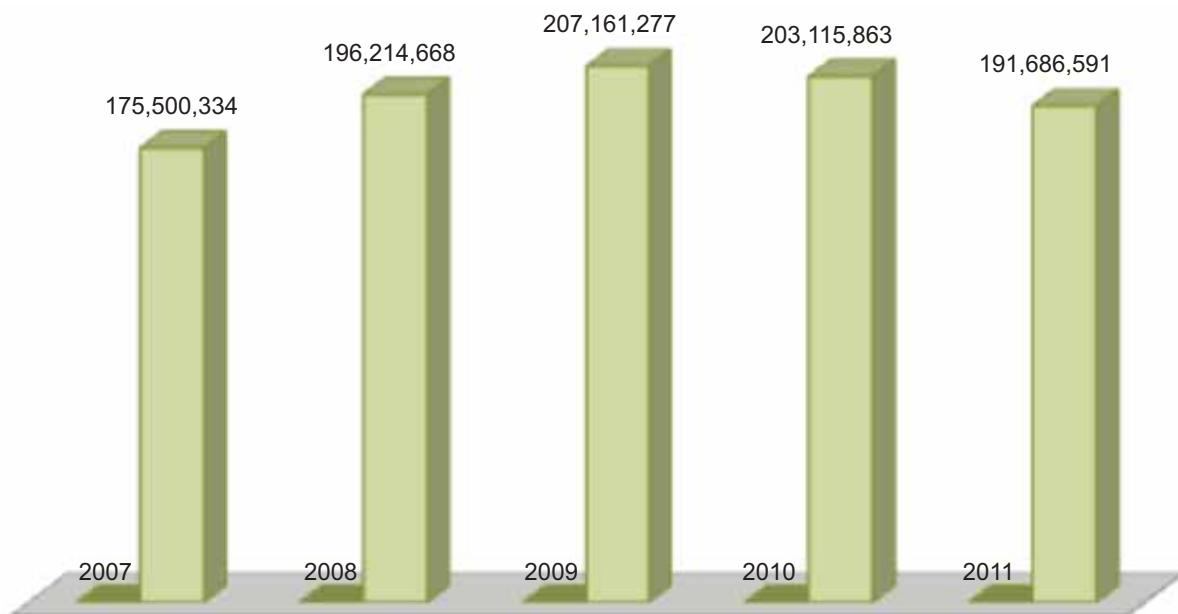
Menurun 6,9% di tahun 2011 terhadap 2010

Decreased by 6.9% compared to 2010

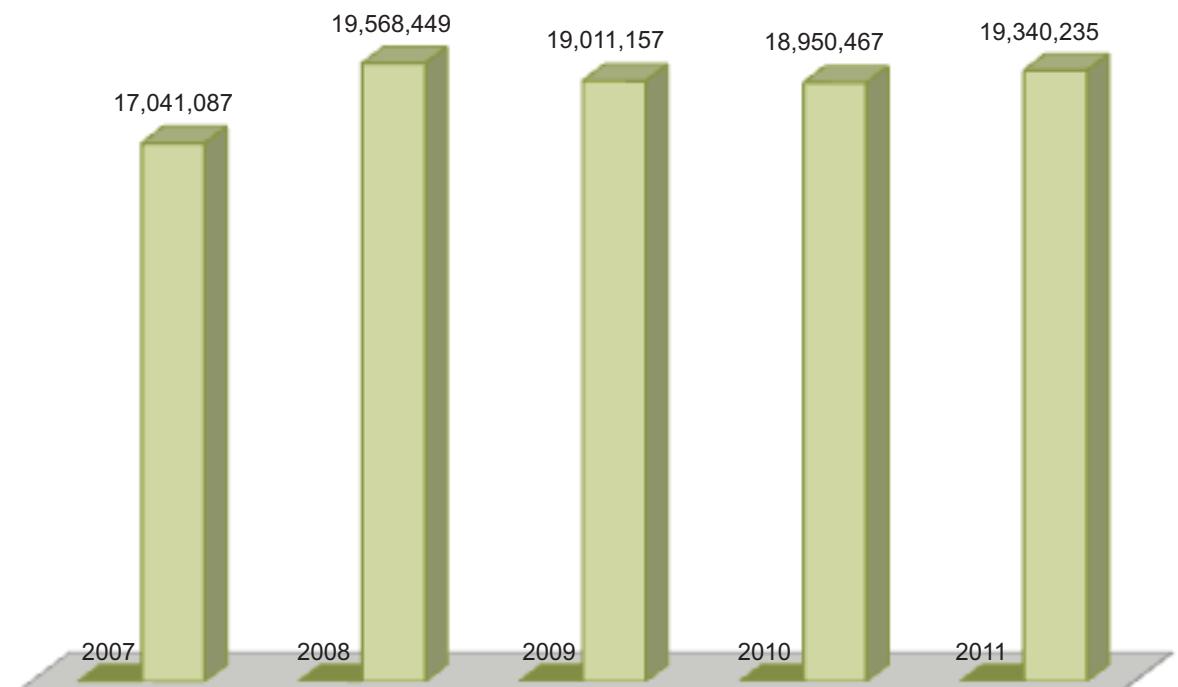


Volume Angkutan Penumpang
2011 Passenger Transport Volume

Menurun 5,6% di tahun 2011 terhadap 2010
Decreased by 5.6% compared to 2010

**Volume Angkutan Barang**
2011 Freight Transport Volume

Meningkat 2,05% di tahun 2011 terhadap 2010
Increased by 2.05% compared to 2010



Peta Jaringan KA di Jawa/ Java Railway Track



Peta Jaringan KA di Sumatera/ *Sumatera Railway Track*



Peristiwa Penting 2011

2011 Important Events

Januari January



Direktur Utama, Ignasius Jonan dan Panglima TNI, Agus Supartono menandatangani perjanjian kerjasama mengenai tarif reduksi tiket KA anggota TNI (14/1)

Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo H. melakukan penandatanganan MoU KA Prameks, BTS, dan Transjogja disaksikan oleh Wamenhub, Bambang Susantono dan Walikota Solo, Joko Widodo (24/1)

Direktur Utama, Ignasius Jonan menyerahkan bantuan peralatan dan penghargaan ke Ketua UMUM PB PABBSI, Adang Daradjatun (7/1)

President Director, Ignasius Jonan and Chief Commander of Armed Forces, Agus Supartono signed agreement of reduced train fare for armed forces member (14/1)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. signed Mou of Prameks train, BTS, and Transjogja, witnessed by Vice Minister of Transport, Bambang Susantono and Mayor of Solo, Joko Widodo (24/1)

President Director, Ignasius Jonan handed over equipment and award to the Chairman of PB PABBSI, Adang Daradjetun (7/1)

Februari February



Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo H. menerima Sertifikat, setelah Kereta Batik tercatat di MURI (Museum Rekor Indonesia) (12/2)

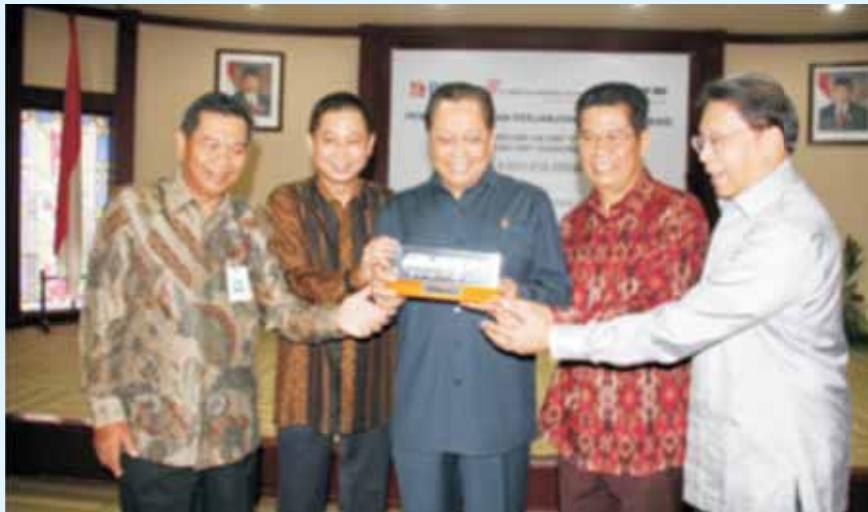
5 Balai Yasa: Balai Yasa Yogyakarta, Manggarai, Tegal, Surabaya Gubeng dan Lahat menerima Sertifikat ISO-9001 (24/2)

Manager Planning Quality Assurance, Reman Sulaeman menyerahkan cinderamata kepada Capt. Novianto Herupratomo, VP Corporate Quality, Safety and Aviation Security PT. Garuda Indonesia saat Benchmarking Safety Quality PT. KAI ke Garuda Indonesia (22/2)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. received the certificate from MURI (Indonesian Record Museum) for Batik Painted Coach (12/2)

5 Workshops: Yogyakarta, Manggarai, Tegal, Surabaya Gubeng and Lahat acquired ISO-9001 certificate (24/2)

Manager Planning Quality Assurance, Reman Sulaeman handed over souvenir to Capt. Novianto H., VP Corporate Quality, Safety, and Aviation Security of PT. Garuda Indonesia on Safety Quality Benchmarking to PT. Garuda Indonesia (22/2)

Maret March


Meneg BUMN, Mustafa Abubakar foto bersama dengan Direktur Utama, Ignasius Jonan dan jajaran Direktur B a n k B N I d a n B R I usai penandatanganan kredit sindikasi sebesar Rp. 4,025 Triliun untuk peningkatan kinerja PT. KAI (9/3)

State Minister of State Owned Enterprises, Mustafa Abubakar, President Director, Ignasius Jonan and the Directors of BNI and BRI after the signing of syndication credit to boost PT. KAI performances (9/3)

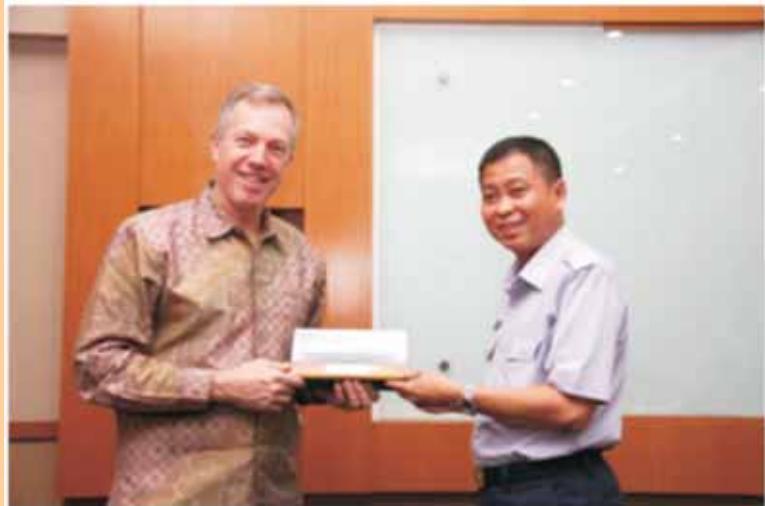
Rektor ITB, Dr. Ir. Akhmaloka Phd. menerima cinderamata dari Direktur Utama, Ignasius Jonan usai penandatanganan MoU tentang penyelenggaraan pendidikan teknik perkeretaapian (14/3)

Rector of ITB, Dr. Ir. Akhmaloka Phd. received souvenir from President Director, Ignasius Jonan after the signing of MoU on organization of railway technical education (14/3)


April April

Kunjungan Wakil Dubes AS ke kantor pusat PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Bandung (25/4)

Courtesy call of US vice Ambassador (25/4)



Mei May

Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo H. meresmikan layanan *Drive Thru* di Stasiun Semarang Tawang (24/5)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. officially commenced the Drive Thru Service in Semarang Tawang Station (24/5)



Jajaran PT. KAI dan para atlet angkat berat foto bersama setelah penyerahan bantuan peralatan ke PB PABBSI (9/5)

PT. KAI officials and weightlifting athletes posed after equipment handover to PB PABBSI (9/5)



Menteri Pariwisata, Jero Wacik di dampingi Meneg BUMN, Mustafa Abubakar memberangkatkan KA pada *launching* Kereta Batik di Stasiun Gambir (20/5)

Minister of Tourism, Jero Wacik accompanied by Minister of State Owned Enterprises blew the whistle in Batik Coach Launching in Gambir Station (20/5)



Tim Contact Center 121 Road to Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2011(5/5)

121 Contact Center Team in Road to Indonesian Contact Center Award (ICCA) (5/5)

Juni June

Tim Contact Center 121 meraih beberapa penghargaan pada ICCA Award 2011 (1/6)

121 Contact Center Team achieved awards in Indonesian Contact Center Award (ICCA) (1/6)



Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo H. mengisi formulir pemesanan tiket KA pada *launching* pembelian tiket KA melalui Indomaret (14/6)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. filled in the form to launch ticket reservation in Indomaret (14/6)



Direktur Keuangan, Kurniadi Atmosasmito, membuka Workshop Implementasi ERP di Kantor Pusat PT KAI Bandung (23/6).

Managing Director of Finance Kurniadi Atmosasmito, opening ERP Implementation Workshop in Head Office PT KAI Bandung (23/6)



Staf Ahli SDM & Teknologi Kementerian Negara BUMN, Wahyu Hidayat melihat beberapa implementasi IT yang dijelaskan oleh EVP Sistem Informasi, M. Kuncoro Wibowo (23/6)

HR & Technology Expert from Ministry of State Owned Enterprises, Wahyu Hidayat acquired information of IT implementation from EVP Information System, M. Kuncoro Wibowo (23/6)

Juli July



Ibu Negara RI, Hj. Ani Bambang Yudhoyono menarik rangkaian bunga melati untuk meresmikan Purna Pugar Gedung A Lawang Sewu (5/7)

First Lady, Hj. Ani Bambang Yudhoyono pulled the flower to inaugurate the refurbishment of Lawang Sewu Building (5/7)



Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo Hardjito mencoba melakukan pembayaran melalui CIMB Clicks disaksikan oleh Direktur Retail Banking & Syariah CIMB Niaga, Ferdy Sutrisno (6/7)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. tested ticket payment via CIMB clicks witnessed by Director of Retail Banking & Syariah, CIMB Niaga, Ferdy Sutrisno (6/7)



Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo Hardjito mencoba layanan telepon umum gratis yang baru diluncurkan di Stasiun Gambir (22/7)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. tested the free public telephone installed in Gambir station (22/7)



Uji coba KA Argo Bromo Anggrek New Image "Go Green"

Run test of "Go Green", new image of Argo Bromo Anggrek train.



Direktur Utama, Ignasius Jonan dan perwakilan Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat, Kanjeng Haryo Pangeran Wahono Sapto Kriyo menandatangani MoU Revitalisasi dan Pengembangan Stasiun Tugu Yogyakarta disaksikan oleh Gubernur Propinsi DIY, Sultan Hamengkubuwono X, serta Walikota Yogyakarta, Herry Zudianto (11/7)

President Director, Ignasius Jonan and representative of Ngayogyakarta Hadiningrat Palace, Kanjeng Haryo Pangeran Wahono Sapto Kriyo signed MoU on Revitalization and Refurbishment of Tugu Yogyakarta Station, witnessed by the Governor of Yogyakarta province, Sri Sultan Hamengkubuwono X and Mayor of Yogyakarta, Herry Zudianto (11/7)

Agustus August



Direktur Keuangan, Kurniadi Atmosasmito menandatangani perjanjian kerjasama dengan BNI dan BRI (4/8)

Managing Director of Finance, Kurniadi Atmosasmito signed Cooperation Agreement with BNI and BRI (4/8)

Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo H. dan Dirut PT. Indosat Mega Media (Indra Atmanto) menandatangani MoU mengenai layanan internet broadband (23/8)

Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo H. and President Director of PT. Indosat Mega Media, Indra Atmanto signed MoU on Broadband Internet Service (23/8)



Kunjungan Wapres Budiono di Stasiun Pasar Senen dalam rangka kesiapan angkutan lebaran 2011 (24/8)

Vice President of the Republic of Indonesia, Budiono, visited Pasar Senen Station (24/8)

Menhub, Fredy Numberi meresmikan KA Gajahwong (24/8)

Minister of Transport, Fredy Numberi officially launched Gajahwong Train (24/8)

Menpora Andi Malarangeng pada apel kesiapan Pramuka membantu arus mudik lebaran 2011 di Stasiun Gambir (25/8)

Minister of Youth and Sports, Andi Malarangeng inspected the readiness of boy scouts in supporting 2011 peak season service after Idhul Fitri celebration, in Gambir Station (25/8)

September *September*



Deputi Meneg BUMN bidang Infrastruktur dan Logistik, Sumaryanto Widayatin menyerahkan logo baru PT. KAI kepada Direktur Utama, Ignasius Jonan (28/9)

Infrastructures and Logistics Deputy Minister of State Owned Enterprises, Sumaryanto Widayatin handed over new logo of PT. KAI to the President Director, Ignasius Jonan (28/9)



Direktur Teknik, Yudarso Widjono menerima sertifikasi ISO Dipo Kereta dan Dipo Lokomotif dari Sekretaris Umum LIPI, Djosman Sajuti (28/9)

Managing Director of Techniques, Yudarso Widjono received ISO certificates for Coach and Locomotive Depots from LIPI General Secretary, Djosman Sajuti (28/9)



Konferensi Pers hasil angkutan lebaran (12/9)

Press Conference on service performances in peak season before and after Ramadhan (12/9)



Wamenhub, Bambang Susantono didampingi Direktur Utama, Ignasius Jonan melakukan sidak di Stasiun Lempuyangan pada angkutan lebaran 2011 (3/9)

Vice Minister of Transport, Bambang Susantono performed inspection in Lempuyangan Station during peak season, accompanied by the President Director, Ignasius Jonan (28/9)



Direktur Utama, Ignasius Jonan dan Duta Besar Amerika Serikat untuk Indonesia, Mr. Scot Marciel saling menyerahkan perjanjian hibah usai penandatangan yang disaksikan Wamenhub, Bambang Susantono (15/9)

President Director, Ignasius Jonan and US Ambassador, Scot Marciel exchanged agreement documents on grant after the signing which was witnessed by Vice Minister of Transport, Bambang Susantono (15/9)

Oktobre October



Direktur Utama, Ignasius Jonan dan Direktur Utama PT. Petrokimia Gresik, Hidayat Nyakman, menandatangani perjanjian kerjasama bidang angkutan barang hasil produksi, disaksikan oleh Direktur Utama PT. Pusri (Persero), Arifin Tasrif (11/10)

President Director, Ignasius Jonan and President Director of PT. Petrokimia Gresik, Hidayat Nyakman, signed agreement on produk transportation, witnessed by President Director of PT. Pusri (Persero), Arifin Trasrif (11/10)



Dari kiri: Direktur Komersial, Sulistyo Wimbo Hardjito, Direktur Korporasi BNI, Krishna R. Suparto dan Direktur Konsumen & Ritel, Darmadi Sutanto, menunjukkan bukti pembayaran tiket KA melalui Rail Box (11/10)

From left: (11/10) Managing Director of Commercial, Sulistyo Wimbo Hardjito, BNI Corporate Director, Krishna R. Suparto and Consumer & Retail Director, Darmadi Sutanto, showed receipts of ticket payment via Rail Box (11/10)



Tim Sepakbola PT. KAI menyerahkan Piala Juara I Liga Sepakbola Liga Perhubungan kepada Direktur Utama, Ignasius Jonan (17/10)

PT. KAI Football Team handed over Trophy of Transportation Football League to President Director, Ignasius Jonan (17/10)



Tim Locomotive Marching Band binaan PT KAI foto bersama usai penyerahan Piala Kejuaraan Bandung Marching Band Championship (17/10)

Some of Locomotive Marching Band members posed with trophies gained in Bandung Marching Band Championship (17/10)



Direktur SDM & Umum, Joko Margono melakukan penanaman pohon di BPM Laswi (14/10)

Managing Director of Human Capital, Joko Margono planted a tree in Management Training Center Laswi (14/10)

November November



EVP Sarana dan Traksi, Alberth Tarra memberangkatkan lokomotif CC 205 sebagai tanda telah diresmikannya pengoperasian CC 205 (2/11)

EVP Rolling Stock, Alberth Tarra officially launched the operation of CC205 locomotive (2/11)



Direktur Utama, Ignasius Jonan dan Kepala LIPI, Prof. Dr. Lukman Hakim menandatangani MoU mengenai Pendidikan dan Pelatihan (8/11)

President Director, Ignasius Jonan and Head of LIPI, Prof. Dr. Lukman Hakim signed MoU on Training and Education (8/11)



Deputy Gubernur DKI Bidang Pariwisata, Sukesti Martono memukul lonceng sebagai tanda diresmikannya Festival Kereta Api 2011 di Stasiun Tanjung Priok (20/11)

Jakarta Deputy Governor for Tourism, Sukesti Martono sound the bell to officially open 2011 Railway Festival in Tanjung Priok station (20/11)

Desember December



EVP Sistem Informasi, M. Kuncoro Wibowo menerima penghargaan juara I IT Governance Award 2011 dari Kementerian BUMN (24/11)

EVP Information System, M. Kuncoro Wibowo received 2011 IT Governance Award from Ministry of State Owned Enterprises (24/11)



Jajaran Komisaris dan Direksi berfoto bersama dengan para atlet binaan PT. KAI peraih medali pada Sea Games XXVI, usai penyerahan penghargaan (6/12)

Board of Commissioners and Directors posed with Indonesian Railway fostered Sea Games XXVI gold medalist (6/12)



Meneg BUMN Dahlan Iskan memberikan penghargaan kepada Direktur Utama, Ignasius Jonan sebagai CEO Inovatif terbaik ketiga dalam anugerah BUMN 2011(1/12)

Minister of State Owned Enterprises, Dahlan Iskan handed over award as third best Innovative CEO to President Director, Ignasius Jonan (1/12)



Direktur Utama, Ignasius Jonan mewakili PT. KAI menerima anugerah BUMN 2011 terbaik kedua kategori Inovasi Pelayanan Publik (1/12)

President Director, Ignasius Jonan represented PT. KAI in receiving 2011 BUMN Award as second best company in Public Service Innovation (1/12)

Perjalanan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono menuju Cilacap dengan menggunakan kereta api (23/12)



President of the Republic of Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono prior to railway trip to Cilacap (23/12)

Penghargaan & Sertifikasi *Awards & Certifications*



**Bandung Marching Band Championship
BMBC II GPMB SERIES 2011**
Percussion Battle



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Purwokerto



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Bandung



**Bandung Marching Band Championship
BMBC II GPMB SERIES 2011**
Brass Band Contest/ Mini Corp Concert



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Gambir



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Tanjung Karang



**Bandung Marching Band Championship
BMBC II GPMB SERIES 2011**
Brass Ensemble



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Pasar Senen



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Cirebon



IT Governance Terbaik I
KATEGORI BUMN TRANSFORMASI DAN PERGUDANGAN



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Kutoarjo



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Stasiun Besar Surabaya Pasar Turi



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Stasiun Besar Jakarta Kota



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Stasiun Besar Madiun



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Stasiun Besar Surabaya Gubeng



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Jatinegara



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Cirebon



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Purwokerto



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Yogyakarta



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Semarang Poncol



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Kartapati



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Tanjung Karang



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Lokomotif Sidotopo



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Kereta Semarang Poncol



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Kereta Rangkas Bitung



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Kereta Cirebon



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Kereta Purwokerto



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**

Dipo Kereta Yogyakarta



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Sidotopo



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Solo



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Surabaya Pasar Turi



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Madiun



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Kertapati



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Tanjung Karang



**Management System as per
ISO 9001 : 2008**
Balai Yasa Tegal



**Management System as per
ISO 9001 : 2008**
Balai Yasa Yogyakarta



**Management System as per
ISO 9001 : 2008**
Balai Yasa Lahat



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Kereta Bandung



**Quality Management System
ISO 9001 : 2008**
Dipo Lokomotif Bandung



**Management System
ISO 9001 : 2008**
Balai Yasa Surabaya Gubeng



**Management System
ISO 9001 : 2008**
Balai Yasa Marggarai



**JUARA III
CEO BUMN INOVATIF TERBAIK**
Ignasius Jonan
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



**JUARA II
INOVASI PELAYANAN PUBLIK
BUMN TERBAIK**
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Laporan Manajemen

Management Report

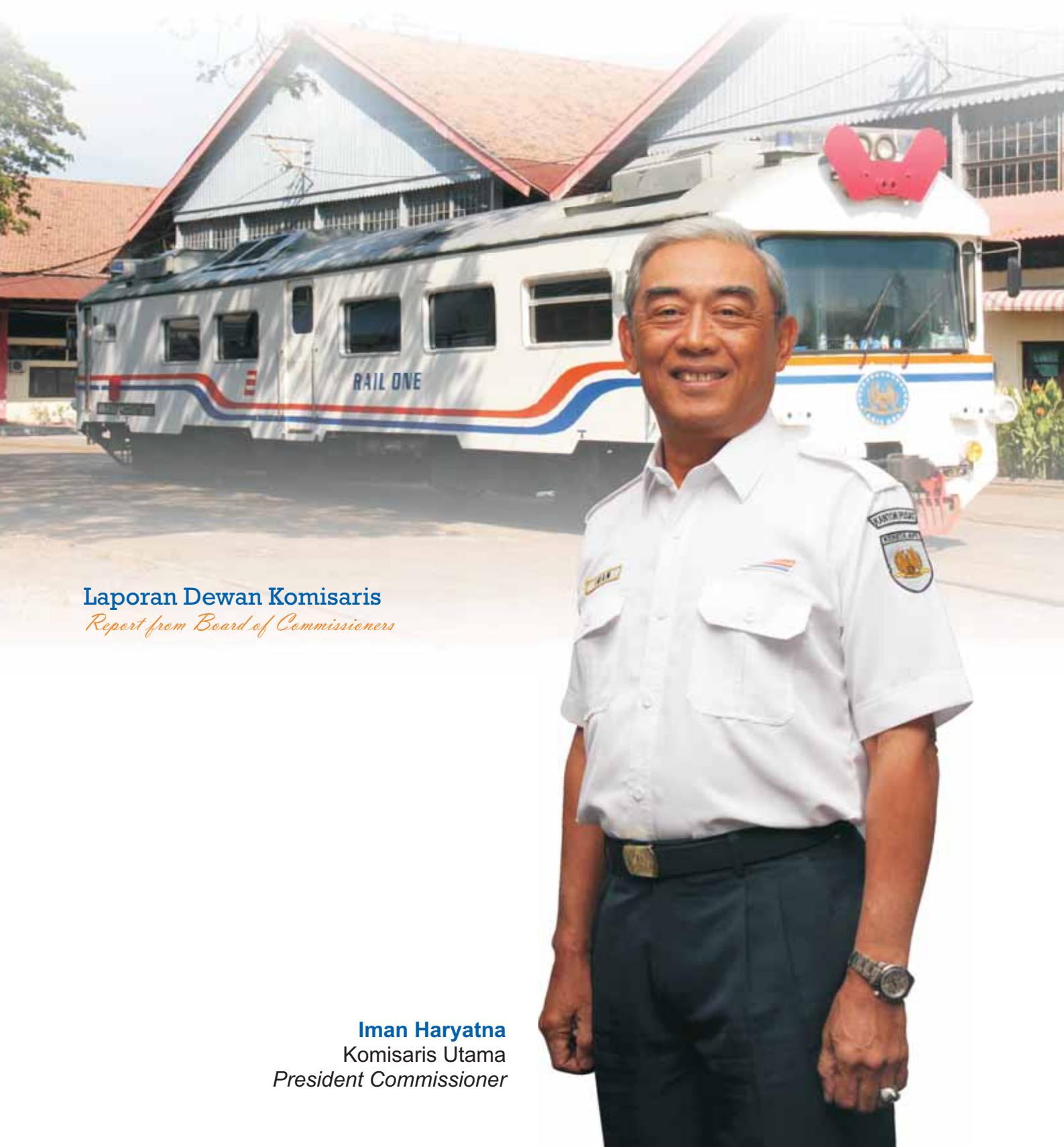


2011

Laporan Tahunan
Annual Report

Laporan Manajemen

Management Report



Laporan Dewan Komisaris
Report from Board of Commissioners

Iman Haryatna
Komisaris Utama
President Commissioner

Dewan Komisaris
Board of Commissioners



Bank Dunia memprediksi pertumbuhan ekonomi Indonesia pada 2011 bisa melampaui 6,4 persen apabila pemerintah Indonesia melakukan reformasi secara menyeluruh pada berbagai bidang termasuk pembangunan infrastruktur, transportasi, listrik, telekomunikasi, minyak dan gas bumi, air minum, sanitasi, dan lainnya, agar Indonesia bisa menjadi pasar yang potensial.

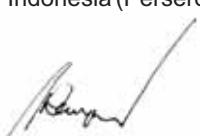
Situasi itu bisa memberi iklim positif bagi pengembangan industri dan transportasi, termasuk pengembangan perkeretaapian Nasional. Memperhatikan iklim Tahun 2011 yang cukup kondusif, maka Komisaris sangat mendukung langkah-langkah yang dilaksanakan manajemen PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam rangka pengembangan sarana dan prasarana kereta api, baik melalui investasi dari modal sendiri ataupun dari pinjaman dengan menerapkan prinsip kehati-hatian, pelaksanaan pinjaman didasarkan atas kajian komprehensif agar pinjaman yang diperoleh bisa memberikan leverage bagi perusahaan di masa mendatang.

Langkah-langkah yang dilakukan manajemen PT Kereta Api Indonesia dalam upaya peningkatan kualitas SDM dan pergantian budaya perusahaan, sertifikasi bagi awak KA dan frontline, peningkatan keselamatan perjalanan kereta api dan pengembangan sistem layanan angkutan penumpang dan angkutan barang yang berbasis IT, serta modernisasi sarana dan prasarana perkeretaapian di tahun 2011 dapat dijadikan landasan bagi pertumbuhan perusahaan di masa mendatang.

Dalam rangka mendorong pengelolaan perusahaan secara profesional, transparan dan efisien, Komisaris dan direksi PT Kereta Api Indonesia secara konsisten mengimplementasikan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) sebagaimana yang telah dituangkan dalam hasil RUPS. Untuk melaksanakan GCG secara konsisten telah dilakukan evaluasi atas hasil assesment GCG pada tahun 2010 serta melakukan arahan dan peringatan secara dini bila terjadi hal-hal yang bisa dianggap penyimpangan. Pelaksanaan GCG di masa yang akan datang, akan terus dilakukan secara intensif melalui pengembangan nilai-nilai perilaku positif dan memegang teguh kode etik perusahaan yang menjunjung tinggi nilai-nilai etika bisnis.

Atas nama Dewan Komisaris, kami menghaturkan terima kasih kepada manajemen dan seluruh karyawan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kerja kerasnya dalam mencapai kinerja perusahaan yang cukup baik di Tahun 2011 dan bisa dijadikan landasan untuk pertumbuhan perusahaan di masa mendatang.

Ungkapan rasa terima kasih juga kami sampaikan kepada seluruh pelanggan baik angkutan penumpang maupun angkutan barang, termasuk mitra kerja baik BUMN maupun BUMD serta badan usaha privat yang telah memberikan dukungan positif bagi keberhasilan kinerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) di tahun 2011.



Iman Haryatna
Komisaris Utama
President Commissioner

The World Bank has predicted that the economic growth in Indonesia could go beyond 6.4% in 2011, if the Indonesian government implemented the reform extensively on a variety of areas, including on infrastructures, transportations, electricity, telecommunications, oil and gas, drinking water, sanitation, and others, so that Indonesia could become a potential market.

Such situation could give a positive climate to the development of industry and transportation, including the development of nationwide railways. By paying attention to the quite conducive climate in 2011, the Commissioners highly support the measures implemented by the management of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in order to develop the railway infrastructures and facilities, either through the investments of own capital or the loans by applying the principle of prudence, the execution of loans is based on a comprehensive study in order for the loans to be able to obtain leverage for the company in the future.

The measures undertaken by the management of PT Kereta Api Indonesia in an effort to increase the quality of human resources and to change the corporate culture, certifications for crew members and frontline, the improvement of safety of railway travels and the development of passenger transport service system development and IT-based goods transport, as well as the modernization of the infrastructures and facilities of railways in 2011 can be regarded as the underlying ground for the company's growth in the future.

In order to encourage the management of the company in a professional, transparent and efficient way, The Board of Commissioners and directors of PT Kereta Api Indonesia are consistently implementing the fundamental principles of Good Corporate Governance (GCG) as have been stipulated in the results of the General Meeting of Shareholders. To implement the GCG consistently, several measures have been performed, namely the evaluation on assessment results of GCG in 2010 as well as referrals and early warnings should matters considered as aberration ever take place. Implementation of the GCG in the future will continue to be carried out intensively through the development of positive behavioral values and adherence to ethics of the company that uphold ethical business values.

On behalf of the Board of Commissioners, we would like to thank the management and all employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the hard work in achieving the company's good performance in 2011, which could become the cornerstone for the company's growth in the future.

We would like to extend our gratitude to all customers, both of passenger transports and freight transports, including our business partners, both state-owned and private enterprises as well as private business entities who have given positive support for the success of the performance of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2011.

Laporan Direksi

Report from Board of Directors



Ignasius Jonan
Direktur Utama
President Director

Dewan Direksi
Board of Directors



IGNASIUS JONAN
Direktur Utama
President Director

DARMAWAN DAUD
Wakil Direktur Utama
Vice President Director



KURNIAKI ATMOSASMITO
Direktur Keuangan
Managing Director of Finance

JUDARSO WIDYONO
Direktur Teknik
Managing Director of Technics

BAMBANG IRAWAN
Direktur Operasi
Managing Director of Operation



JOKO MARGONO
Direktur SDM & Umum
Managing Director of Human Capital

RONO PRADIPTO
Direktur Keselamatan
Managing Director of Safety & Security

SULISTYO WIMBO HARDJITO
Direktur Komersial
Managing Director of Commerce

Berangkat dari asumsi, bahwa perusahaan yang mampu bertahan dan menang dalam persaingan yaitu perusahaan yang mampu mengelola segala sumber daya yang dimiliki. Tahun 2011 merupakan momentum perubahan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero), mengingat pada tahun 2011 telah membaiknya pola operasi dan keselamatan perjalanan kereta api, serta meningkatnya ketertiban pelayanan, keamanan dan kenyamanan pengguna jasa kereta api. Keberhasilan yang telah dicapai di tahun 2011, dapat memberikan pondasi yang kokoh bagi PT Kereta Api Indonesia untuk terus tumbuh menjadi perusahaan transportasi yang handal dan terpercaya.

Merubah Budaya Perusahaan, untuk memberikan pandangan yang sama bagi 28 ribu pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero), perlu dibentuk *mindset* yang bisa mengikat sumber daya manusia dalam bertindak dan berprilaku di dalam aktifitas organisasi, maka pada tahun 2011 PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengganti budaya perusahaan "RELA" menjadi 5 Nilai Utama (Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi dan Pelayanan Prima) dan sekaligus branding logo baru.

Bidang Operasional, pada tahun 2011 PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menambah sarana kereta api siap operasi, terdiri dari 12 lokomotif baru, 112 Krl komuter dengan menerapkan *system loopline*, 8 kereta dan 87 gerbong. Bidang prasarana, sedang dibangun jalur ganda 5 kilo meter kereta api Bandara Kualanamu di Divisi Regional I Medan Sumatera Utara, di wilayah Divisi Regional III Sumatera Selatan sepanjang 29 kilo meter lintas (Prabumulih-Panlimur-Niru), 36 kilo meter lintas (Blambanganumpu-Negeriagung-Tulungbuyut). Untuk Lintas utara Jawa 369 kilo meter (Pekalongan-Semarang-Surabaya). Selain itu untuk melayani kebutuhan angkutan penumpang, PT Kereta Api Indonesia mengembangkan KA komersial dan non komersial pada rute-rute yang diminati masyarakat. Pada lima tahun mendatang PT KAI berencana merubah semua KA Kelas ekonomi menjadi ekonomi AC. Langkah-langkah tersebut merupakan komitmen dalam meningkatkan pelayanan serta kapasitas angkut penumpang dan barang. Untuk kelancaran operasi dan keselamatan perjalanan kereta api, terus dilakukan penggantian dan perawatan secara intensif prasarana jalan rel, jembatan dan sistem telekomunikasi kereta api.

Pada Aspek Keuangan, untuk Investasi dalam rangka ekspansi bidang Sarana, Prasarana dan Maintenance Operation Locomotif secara bertahap, PT Kereta Api Indonesia Tahun 2011 telah melaksanakan sindikasi dengan Bank BUMN sebesar Rp. 4,025 Triliun. Pencapaian kinerja perusahaan Tahun 2011 cukup baik, dengan Laba sebesar Rp. 201.908 Miliar atau 60,03% dari anggaran sebesar Rp. 336,345 Miliar. Tingkat kesehatan perusahaan dengan metode membandingkan antara realisasi terhadap anggarannya yang diatur menurut kriteria dalam keputusan Menteri Negara BUMN Nomor Kep 100/MBU/2002. Adapun total bobot penilaian tingkat kesehatan perusahaan di tahun 2011 adalah sebesar 77,50 dikategorikan "Sehat" dalam peringkat "A", dan akan terus ditingkatkan di tahun mendatang.

Dalam rangka meningkatkan keselamatan dan pelayanan terhadap pengguna jasa kereta api, PT Kereta Api Indonesia di tahun 2011 telah melaksanakan sertifikasi ISO 9001:2008 untuk seluruh Dipo, Balai Yasa dan stasiun besar di Jawa dan Sumatera. Dalam mengembangkan sistem keselamatan, PT Kereta Api Indonesia telah melaksanakan Integrated Safety & Security Management System (ISSMS),

Departing from the assumption that a company which is able to survive and win in a competition is the company that capable of managing it's resources, the year of 2011 became the perfect momentum for change at PT Kereta Api Indonesia (Persero), given that the year showed improving patterns of operation and safety of railway travels as well as the improving order of service, safety and comfort of railway service users. The success that has been achieved in the year 2011 could provide a solid foundation for PT Kereta Api Indonesia to continue to grow into a reliable and trustworthy transportation company.

In order to change the culture of the company, to give a shared perspective to 28,000 employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero), a mindset needs to be stipulated. This mindset can bind human resources in acting and behaving in organizational activities. Therefore, in 2011 PT KAI replaced its previous corporate culture called "RELA" with 5 main values (Integrity, Professionalism, Safety, Innovation, and Excellent Service) and branding the new logo.

In the field of Operation, in 2011 the PT Kereta Api Indonesia (Persero) has added a ready-to-operate train facility, consisting of 12 new locomotives, 112 Electric Multiple Unit (KRL) commuters applying the loop-line system, 8 trains and 87 cars. In the field of infrastructure, a 5-kilometer double railway line of the Kualanamu airport is currently being built in the Regional Division I area, Medan, Sumatera Utara and in the Regional Division III area, Sumatera Selatan, with the length of 29 kilometers (crossing Prabumulih-Panlimur-Niru) and 36 kilometers (crossing Blambanganumpu-Negeriagung-Tulungbuyut). As for the line crossing north Java, the length is 369 kilometers (Pekalongan-Semarang-Surabaya). In addition to serving the needs of passenger transports, PT Kereta api Indonesia developed commercial and non-commercial trains on routes that are of interest to the community. Within the next five years, PT KAI plans to refurbish all of its Economy-class trains into Economy-class with air conditioning (AC). These steps are the commitment in improving the railway service and capacity of transport of passengers and goods. For the sake of operational continuity and safety in railway travels, PT KAI continues to intensively perform replacement and maintenance activities on the infrastructures of railway roads, bridges and telecommunication systems of railways.

In the Financial aspect, for investments within the framework of expanding the fields of Facility, Infrastructure and Maintenance Operation Locomotif gradually, PT Kereta Api Indonesia in 2011 has carried out a syndication with Bank BUMN with the amount of Rp 4.025 Trillion. The achievement of company performance in 2011 performed well, with profits of Rp 201.908 billion or 60.03% of the budget of Rp 336.345 Billion. The corporate health level utilized the method of comparing between the realization and the budget, which is governed according to the criteria in the Decree of State of Minister Number Kep 100/MBU/2002. The total weight of the assessment on the corporate health level in 2011 was 77.50, under the category of "Healthy" and ranked "A", which will continue to be improved in the coming years.

In order to improve the safety and service to railway service users, PT Kereta Api Indonesia in 2011 has implemented the ISO 9001: 2008 certification for the entire Dipo, Balai Yasa, and large stations in Java and Sumatera regions. In developing it's safety system, PT KAI has applied Integrated Safety & Security Management System (ISSMS),



suatu sistem manajemen keselamatan dan keamanan perkeretaapian, terus dimatangkan oleh PT. Kereta Api Indonesia guna menjadi sebuah standar baku yang bisa diimplementasikan. Dari ISSMS ini akan menjadi kerangka acuan kerja induk dalam menyusun dan mengembangkan keselamatan serta keamanan perkeretaapian. Untuk itu, tim *Safety, Health and Environment (SHE)* dari Direktorat Keselamatan dan Keamanan PT. KAI melakukan *Workshop ISSMS* bekerja sama dengan *The Australasian Railway Associations (ARA)* dan PP Arghajata Consulting dengan fokus utama Penyusunan Kerangka ISMS.

Bidang pelayanan, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2011 telah mengembangkan sistem layanan berbasis *customer oriented*, mengikuti perkembangan selera masyarakat yang sudah akrab dengan kemajuan informasi dan teknologi. Hal-hal yang telah dilakukan pada tahun 2011 untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang antara lain : Mengembangkan sistem layanan tiket yang berbasis teknologi informasi *Rail Ticket System (RTS)*, yang mudah diakses dari berbagai tempat seperti, agen, minimarket, produk layanan perbankan dan Contact Center 121. Meningkatkan fasilitas layanan di stasiun internet *hot spot*, telepon umum gratis, gerai ATM beberapa Bank, ruang untuk ibu menyusui, toilet gratis, minimarket dan lain-lain. Sistem boarding satu penumpang untuk satu tempat duduk dan menerapkan kapasitas angkutan penumpang 100% sesuai jumlah tempat duduk yang tersedia, larangan merokok dan pedagang asongan di atas KA.

Dalam bidang angkutan barang, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan berbagai kerjasama saling menguntungkan dengan instansi BUMN maupun swasta sesuai dengan bidang yang dikerjasamakan, dalam upaya meningkatkan kapasitas angkut. Inovasi yang dilakukan adalah melayani angkutan barang dari sumber sampai pada penyaluran dan logistiknya.

Sinergi Antar Badan Usaha, telah dilakukan PT Kereta Api indonesia (Persero) dengan BUMN atau BUMD serta badan usaha privat baik perbankan maupun perusahaan jasa lainnya. Upaya sinergi antar badan usaha diantaranya adalah: Kerja sama dengan BUMN dan Koperasi, hingga saat ini masih berjalan sebanyak 12 (dua belas) BUMN dan 1(satu) koperasi. Sedangkan Kerja sama dengan Mitra Usaha lainnya dalam hal Kerja Sama Operasi, pada Tahun 2011 sebanyak 32 (tiga puluh dua) kerjasama operasi.

Anak Perusahaan, PT Kereta Api Indonesia akan terus mengembangkan beberapa anak perusahaan dalam strategi bisnis, agar terus tumbuh untuk menggarap potensi pasar baik ke dalam maupun ke luar perusahaan yang berhubungan dengan mitra usaha yang sejenis. Saat ini ada 6 (enam) anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang optimis akan terus tumbuh diantaranya adalah : PT. RESKA MULTI USAHA (RMU), PT. RAILINK, PT. KA COMMUTER JABOTABEK (KCJ), PT. KA PROPERTI MANAJEMEN, PT. KA LOGISTIK dan PT. KA PARIWISATA

Tata Kelola Perusahaan, Good Corporate Governance (GCG)

Sepanjang tahun 2011 PT Kereta Api Indonesia (Persero) terus memperluas wilayah cakupan dalam pelaksanaan tata kelola perusahaan. Upaya tersebut dijabarkan berdasarkan strategi perusahaan yang terdiri dari beberapa perspektif yaitu : Keuangan, Pelayanan, Proses bisnis internal, Pembelajaran tumbuh serta SDM. Apresiasi dari *The Indonesian Institute For Corporate Governance (IICG)* Tahun 2011, PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menunjukkan kesungguhan dan kesediaan untuk dinilai oleh lembaga eksternal yang *independent*, sebagai wujud kesadaran yang mendalam dari manajemen arti pentingnya penerapan GCG terhadap segala aktifitas perusahaan yang meliputi semua aspek.

a system of safety and security management of railway systems, which continues to be improved by PT Kereta Api Indonesia to become a fixed standard to be implemented. ISSMS will become the parent framework in organizing and developing the safety and security of railway systems. To that end, the Safety, Health and Environment (SHE) team from the Directorate of Safety and Security of PT. KAI held ISSMS Workshop in collaboration with The Australasian Railway Associations (ARA) and PP. Arghajata Consulting with the main focus on Preparing the Framework of the ISMS.

In the field of services, PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2011 has developed a customer-oriented-based service system, keeping track of the tastes of the people already familiar with the advances in information and technology. All matters that have been carried out in 2011 to increase the passenger transport services include: developing an IT-based ticket service system called Rail Ticket System (RTS), which is accessible from a variety of places such as, agents, minimarkets, banking service products and 121 Contact Center; improving service facilities at stations, namely internet hot spot area, free public phones, ATMs of several banks, spaces for breast-feeding, free toilets or rest rooms, minimarkets, and others; applying the boarding system of one passenger for one-seat; and applying the 100% transport capacity according to the number of available seats, the on-board smoking ban and the on-board hawker ban.

In the field freight transport, PT Kereta Api Indonesia (Persero) performs a variety of mutually-beneficial cooperation with the state-owned and private institutions according to each field in the cooperation, in an attempt to increase the transport capacity. The innovations carried out by PT KAI are services ranging from freight transport from the sources to distribution and logistics.

The synergy among business entities has been implemented by PT Kereta Api Indonesia (Persero) with state-owned or regional-owned enterprises as well as private business entities, banking, and other service companies. This synergy efforts include: cooperating with state-owned enterprises and cooperatives, which, as of today, is still running with as many as 12 (twelve) SOEs and 1 (one) cooperative. The collaboration with other business partners in terms of Operational Cooperation in 2011 is as many as 32 (thirty-two) joint operations.

In terms of subsidiary companies, PT Kereta Api Indonesia will continue to develop some subsidiary companies in its business strategy in order to continue to grow and thus preparing market potentials, both internal and external, that deal with similar business partners. Currently, there are 6 (six) subsidiary companies of PT Kereta Api Indonesia (Persero) which are optimistic in growing further, namely: PT. RESKA MULTI UTAMA (RMU), PT RAILINK, PT. KA COMMUTER JABOTABEK (KCJ), PT. KA PROPERTI MANAJEMEN, PT LOGISTIKP, and PT KA PARIWISATA.

Good Corporate Governance (GCG)

Along the year 2011, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) continued to expand its range of the implementation of corporate governance. This effort is explicated based on the strategies of the company, which comprise several perspectives: financial, service, internal business process, learning and growth, as well as human resources. The appreciation from *The Indonesian Institute for Corporate Governance (IICG)* in 2011 has proven the seriousness and willingness of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) to be evaluated by independent external institutions, as the realization of profound awareness of the management of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) on the importance of implementing CGC towards all corporate activities covering all aspects.

Pada kesempatan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah di evaluasi komitmennya dalam upaya mewujudkan bisnis yang beretika, bermartabat dan berkeadilan serta memastikan prinsip-prinsip GCG telah dilaksanakan secara konsisten. Penilaian dari IICG Tahun 2011 terhadap PT Kereta Api Indonesia adalah 70,18 kategori perusahaan BUMN Non keuangan "Terpercaya".

Reformasi Bidang IT di PT Kereta Api Indonesia (Persero), bertujuan untuk mendukung landasan transformasi bisnis yang sejalan visi dan misi perusahaan. Pemberahan bidang IT meliputi infrastruktur IT dan *data center* yang sejalan dengan rencana jangka panjang perusahaan (RJPP). Reformasi bidang IT yang telah dilaksanakan sampai dengan 2011 meliputi : Integrasi aplikasi *Rail Ticket System* (RTS), Implementasi ERP SAP bidang finansial dan sumberdaya manusia serta penerapan *IT Governance* yang merefer pada COBIT (*Control Objective For Information and Related Technology*) dan ITIL (*Information Technology Infrastructure Library*) yang bertujuan mengontrol bisnis proses perusahaan. Sedangkan untuk operasionalnya digunakan aplikasi yang berbasis *open source* sebagai bentuk dukungan terhadap program Pemerintah yaitu IGOS (*Indonesia Go For Open Source*) yang telah dilaksanakan dalam *IT business Plan* tiap tahun.

Bidang *Corporate Social Responsibility* (CSR), PT Kereta Api Indonesia (Persero) terus melaksanakan CSR sesuai anggaran dan ketentuan yang berlaku, tidak terbatas pada bidang sosial dan program kemitraan bina lingkungan saja, tetapi terus mengembangkan sistem pengendalian lingkungan yang bisa diakibatkan dari kegiatan operasi perusahaan. Selain itu PT Kereta Api Indonesia (Persero) terus memberikan pembinaan bagi para atlet olahraga atletik dan PABBSI sehingga bisa mengukir prestasi meraih medali Emas pada ajang Internasional maupun pada SEAGAMES 2011 lalu.

Dalam Bidang *Heritage*, PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengembangkan konsep substansial "Save Our Heritage" dalam mengelola arsitektur bangunan atau aset-aset perusahaan yang memiliki nilai-nilai sejarah tinggi untuk dapat memberikan nilai manfaat pariwisata, seni dan budaya serta menjadi bagian dari kekayaan *heritage* Bangsa Indonesia.

Pada akhirnya kami mengucapkan terimakasih yang tak terhingga kepada seluruh karyawan/karyawati PT Kereta Api Indonesia yang telah menunjukkan kinerja yang baik selama tahun 2011. Dengan selalu melaksanakan komitmen perubahan, pencapaian prestasi 2011 adalah hasil kerja keras yang patut di pertahankan dan terus ditingkatkan dan dijadikan landasan pacu pada rencana strategis periode yang akan datang.

Kami juga menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Dewan komisaris dan pemegang saham atas berbagai dukungan yang tidak henti-hentinya diberikan dalam melaksanakan pencapaian kinerja positif PT Kereta Api Indonesia ditahun 2011, untuk memacu pengembangan perusahaan di masa mendatang. Selain itu kami mengucapkan terimakasih kepada seluruh pelanggan (*stakeholders*), berbagai Lembaga atau Badan Usaha, TNI dan POLRI sebagai mitra kerja dalam mendukung kemajuan dan pertumbuhan perusahaan.



Ignatius Jonan
Direktur Utama PT KAI
President & CEO

On the occasion, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) has their commitment evaluated in an attempt to manifest ethical, dignified, and justified business as well as to ensure that the GCG principles have been consistently implemented. The evaluation by IICG in 2011 towards PT. Kereta Api Indonesia (Persero) resulted in the score 70.18, with the category of "trustworthy" non-financial State-owned Enterprise.

IT reformation in Indonesian Railways aims to support business transformation based in accordance with the company's vision and mission. The improvements in IT unit consist of IT infrastructure and data center that is suitable with the company's long term plan (RJPP). The reformation that has been implemented until 2011 such as: Rail Ticket System Integrated Application, implementation of ERP SAP in financial and human resources, and implementation of IT Governance which refers to Cobit (Control Objective for Information and Related Technology) and ITIL (Information Technology Infra structure Library)/ITSM aiming to control company's business process. While for operational monitoring, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) uses an application which is open-source-based as a support for the government's program IGOS (Indonesia Go For Open Source) which has been implemented in IT business plan every year.

In the field of Corporate Social Responsibility (CSR), PT Kereta Api Indonesia (Persero) continues to implement CSR within the available budget and conditions, not restricted to merely the field of social and environmental partnership programs, but also to develop environmental control systems that control the result from operating activities of the company. In addition, PT Kereta Api Indonesia (Persero) continues to provide coaching for athletes of athletic sports and PABBSI, thus they can earn many achievements, including earning gold medals at the international and at the SEAGAMES 2011 then.

In the field of Heritage, PT Kereta Api Indonesia (Persero) develops the substantial concept of "Save Our Heritage" in managing building architectures or corporate assets that possess historical values and provide the beneficial values of tourism, arts and cultures, as well as becoming a part of the wealth of Indonesian heritage.

Finally, we would like to express our deepest gratitude to all the employees of PT Kereta Api Indonesia, who have shown good performance in 2011. By holding on to and implementing the commitment of change, our achievements in 2011 are the results of our hard work that deserve to be preserved, improved, and made as the basis for our future strategic plans.

We would also like to give the highest acknowledgement to the Board of Commissioners and shareholders over the range of supports provided in achieving the positive performance of PT Kereta Api Indonesia in 2011, in order to spur the development of the company in the future. In addition, we would like to thank all the stakeholders, various institutions or business entities, TNI and POLRI as partners in supporting the progress and growth of the company.

Strategi Perusahaan

Corporate Strategy



Strategi Perusahaan

Corporate Strategy

Visi, Misi, Nilai & Tujuan Perusahaan

Vision, Mission, Values & Corporate Goals

VISI / VISION

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

To be the best railway service provider by focusing on customer service and meet 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 stakeholder 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-jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun internasional di bidang perkeretaapian, yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan KA, kegiatan perawatan & pengusahaan prasarana perkeretaapian, pengusahaan bisnis properti secara profesional, serta pengusahaan bisnis penunjang prasarana & sarana KA secara efektif untuk kemanfaatan umum.

Implementation and support of government policies and programs in national economy and development, specifically in transportation, by providing high quality and competitive goods and services in order to carry out railway market expansion either domestically or internationally involving railway transportation of passengers and freight, maintenance and operation of railway rolling stocks and infrastructures, professional property business, and supporting businesses in effective ways for public benefits.



Budaya Perusahaan & Logo Baru*Corporate Culture & New Logo***BUDAYA PERUSAHAAN****CORPORATE CULTURE****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 melakukannya.

PROFESIONAL

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

KESELAMATAN

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan ataumenciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

INOVASI

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

PELAYANAN PRIMA

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

INTEGRITY

We, PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) people, act consistently according to organization policy values and corporate ethic of conduct.

Preserve understanding and determination to embrace those policies and ethics consistently even though it is hard to accomplish.

PROFESSIONAL

We, PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) people, preserve ability and capability in job related knowledge, able to handle, develop, and share the knowledge to other.

SAFETY

We, PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) people, preserve non compromising nature and consistent in creating system or work processes that produced minimum risk to accident, and secure corporate assets from any possibility of loss.

INNOVATION

We, PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) people, keep on developing new ideas, carrying out sustainable improvement and creating advantageous environment for creation of added values for stakeholders.

PRIME SERVICES

We, PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) people, are dedicating best services to satisfactory quality standards according or beyond customer expectations by implementing 6A principles: Ability, Attitude, Appearance, Attention, Action, and Accountability.

LOGO BARU

Sebuah desain logo merupakan perwakilan sebuah perusahaan yang akan menjadi pembeda visual dengan perusahaan lain. Adalah hal yang sangat penting untuk memiliki desain logo yang tepat untuk branding dan tujuan komunikasi yang bertindak sebagai identitas PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO).

Desain logo yang telah ditetapkan dan dikembangkan oleh Tim Kreatif telah memperhatikan seluruh aspek yang diperlukan dalam membuat desain logo produk sehingga logo tersebut dapat di gunakan di berbagai media komunikasi untuk membantu pemegang produk dalam branding. Dimana hal ini sejalan dengan Komitmen PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO), kini dan mendatang, menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders. PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) senantiasa mengedepankan kinerja kelas dunia, pengalaman mendalam yang diiringi dengan pendekatan menyeluruh sebagai upaya kami memberikan layanan profesional dan bernilai tambah sekaligus mempertahankan posisi sebagai yang terdepan di industri ini.

Perubahan Logo ini bukan sekedar hanya mengganti logo lama dengan logo yang baru, namun dibalik itu adalah harus terjadi perubahan perilaku insan PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) dalam memberikan Pelayanan kepada pelanggan sehingga tercipta PELAYANAN PRIMA yang tetap menjaga kualitas Keamanan dan Kenyamanan para pelanggan.

Pelanggan yang dimaksud terdiri pelanggan internal dan eksternal. Artinya, peran semua insan PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) adalah hal yang mutlak dalam berkolaborasi. Kecepatan dalam penyajian data dan support antar bagian haruslah dijadikan satu sistem dalam mendukung Visi Perusahaan dengan selalu mengedepankan Budaya "5 Nilai Utama" yaitu penerapan implementasi Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi dan Pelayanan Prima. Dengan budaya ini tercermin bahwa seluruh Direksi dan Insan PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) dalam pelaksanaan tugasnya tidak hanya bertanggung jawab kepada Pemegang Saham (Negara), tapi juga bertanggung jawab kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Akhirnya, dokumen ini diciptakan untuk membantu Anda memahami dan tata cara implementasi LOGO PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) dengan tepat, dan konsisten. Harapan saya adalah bahwa Manual Identitas Perusahaan ini akan membimbing dan menginspirasi Anda sepanjang waktu dalam berkarya menuju slogan baru "Anda adalah Prioritas Kami".

SLOGAN PERUSAHAAN**"Anda Adalah Prioritas Kami"****Makna :**

- λ Anda adalah pelanggan yang terdiri dari pelanggan internal di dalam lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) & pelanggan eksternal di luar lingkungan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO).
- λ Pelanggan harus menjadi prioritas dalam pencapaian pelayanan.
- λ Untuk mencapai pelayanan diperlukan kerjasama antar individu dan bagian.

NEW LOGO

A logo is a distinctive mean to differ one company from another. An appropriate logo is therefore essential for PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) to communicate the identity and for branding purposes.

The logo was designed and developed by taking all necessary aspects into consideration so that it can be applied in various communication media for branding purposes. This is in line with Indonesian Railway commitment to be the best railway transport provider, now and in the future, which focuses on customer service and meets stakeholders' expectations. PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) always puts forward world class performances, profound experiences, and comprehensive approach to offer professional services with its added value to retain the position in the frontline of the industry.

The logo alteration is not merely changing old logo with new logo, but new attitude of the Indonesian Railway people in serving the customer is expected to improve so that PRIME SERVICES can be established and the quality, safety, and comfort are maintained for customer.

Customer can be internal or external. The role of each Indonesian Railway people is therefore mandatory for proper collaboration. Interdepartmental support and appropriate data presentation should create a supporting system to the company Vision by putting forward "5 principal values" meaning the implementation of Integrity, Professional, Safety, Innovation, and Prime Services. The attitude should reflect in performing daily task that all Indonesian Railway people including the Board of Directors are responsible not only to the shareholder (the state) but to God the Almighty as well.

Hopefully this article helps you, Indonesian Railway people, to understand the essence beyond the LOGO of PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) appropriately and inspires you all the time in your endeavor toward new slogan "You are our Priority".

CORPORATE SLOGAN**"You are our Priority"****Meaning:**

- λ You are our customer, whether you are a part of Indonesian Railway or not.
- λ Customer should be the priority in achieving prime service.
- λ Collaboration between individuals and among departments is therefore essential to achieve prime service.



KERETA API

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Makna Logo:

3 garis melengkung melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai Visi dan Misinya. 2 garis warna orange melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal. Anak panah berwarna putih melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima. 1 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 yang paling kecil sehingga dapat melesat).

Meaning of the Logo:

3 curved lines represent dynamic movement of PT. KAI in pursuing the Vision and Mission.

2 orange lines represent the process of prime service (customer satisfaction) provided both for internal and external customers. 1 blue line represents the spirit of innovation that should be established to create added values for the stakeholders. (Innovation should be performed in the spirit of synergy among parties and started with the simplest thing and soars.



Strategi 2011

2010 Strategy

Konsolidasi

Strategi perusahaan fokus pada pengurangan kelemahan dan adaptasi lingkungan bisnis, antara lain dengan mengubah jenis produk/ orientasi pasar, mengurangi inefisiensi, melakukan pendayagunaan asset non produktif dan penjualan sebagian asset perusahaan yang tak bisa didayagunakan lagi, serta penataan SDM, agar dapat menggeser posisi perusahaan menjadi lebih baik untuk lebih bisa survive.

Peningkatan Kapabilitas

Perusahaan perlu lebih fokus pada perbaikan internal dengan membatasi diri dalam melayani segmen pasar tertentu yang telah dipilih yaitu dengan menitikberatkan pada upaya-upaya:

- a) Melanjutkan perbaikan sarana dan prasarana
- b) Peningkatan jaminan keselamatan dan kualitas pelayanan
- c) Implementasi sistem manajemen berbasis pelanggan (customer driven)
- d) Melanjutkan penataan SDM
- e) Intensifikasi pasar yang sudah ada
- f) Pengembangan sistem informasi yang terpadu, dan
- g) Peningkatan peran bisnis non angkutan seperti properti dengan pengelolaan secara profesional

Consolidation

Corporate Strategy focused on elimination of weakness and adaptation to business environment by altering product type/market orientation, reduce inefficiencies, make efficient use of non-productive assets and sell some unutilized assets, human resources arrangement in order to shift the corporate into a better position to better survive.

Improvement of Capabilities

The Corporate need to focus more on internal improvement by limiting the market segments to be served while maintaining the following efforts:

- a) Continuing improvement of rolling stock and infrastructures
- b) Improvement of safety assurance and service quality
- c) Implementation of management system by customer driven
- d) Continuing the arranging of human resources
- e) Intensify the existing market
- f) Development of integrated information system
- g) Improvement of non core business role (like property) by implementing professional management.



Inovasi

Fokus strategi perusahaan pada tahap ini ialah melakukan inovasi jasa angkutan, properti dan pengembangan bisnis lainnya yang kompetitif dengan menitikberatkan pada upaya-upaya:

- a) Kemitraan strategis
- b) Pelayanan yang makin terpadu
- c) Inovasi pelayanan pasar dan teknologi
- d) Peningkatan partisipasi investor strategik dalam pengembangan bisnis, dan
- e) Manajemen pengembangan bisnis potensial khususnya jasa angkutan KA di luar Jawa dan Sumatera secara efektif

World class

Pada tahap ini pertumbuhan perusahaan dilakukan dengan tujuan penguasaan potensi pasar/industri. Perusahaan diharapkan sudah dapat memiliki laju pertumbuhan pendapatan dan keuntungan yang stabil serta mencapai hal-hal seperti:

- a) Citra KA sudah menjadi pilihan transportasi yang unggul
- b) Kinerja keuangan perusahaan sudah dinilai sangat baik, dan
- c) Tercapainya empat pilar utama: keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan keamanan

Innovation

In this stage, the focus of corporate strategy is the innovation of transport service, property, and development of other competitive businesses with particular efforts on:

- a) Strategic partnership
- b) More integrated service
- c) Innovation of market service and technology
- d) Increasing more participation from strategic investors in developing business, and
- e) Management of potential business development, particularly railway transport outside of Jawa.

World Class

In this stage, the corporate growth is directed toward control of potential market/industry. The corporate is expected to gain stable growth of revenue and profit, and the following achievements:

- a) The image of railway as the ultimate transport choice
- b) Very good financial performance, and
- c) Established four main pillars: safety, punctuality, service, and security.



Langkah-langkah strategis yang dilakukan PT. KAI di tahun 2011 diantaranya:

- a. Penerapan sistem *Boarding* yaitu dengan semangat “satu penumpang – satu tempat duduk”.
- b. Penerapan pola operasi dan keselamatan PERKA yang sudah membaik dengan menurunnya jumlah PLH.
- c. Penerapan *loopline* dan “Single Operation” KRL untuk meningkatkan kapasitas angkut, mengamankan PERKA serta upaya kesetaraan pengguna. Dimana penerapan pola “loopline”, maka kapasitas angkut naik 40% menjadi 200.000 penumpang per hari.
- d. Pendisiplinan awak KA yang semakin tinggi dan bersahabat dengan pengguna KA.
- e. Peningkatan ketertiban pelayanan dan keamanan pengguna jasa kereta api seiring dengan diadakan pemeriksaan serentak (PS) secara rutin.
- f. Melaksanakan pembangunan KA Bandara Kualanamu.
- g. Melaksanakan Perpres (Peraturan Presiden untuk merealisasikan KA Bandara Soekarno-Hatta dan pengembangan KRL).
- h. Mengupayakan kesetaraan harga solar untuk PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Strategic measures taken by PT. KAI in 2011 among others are:

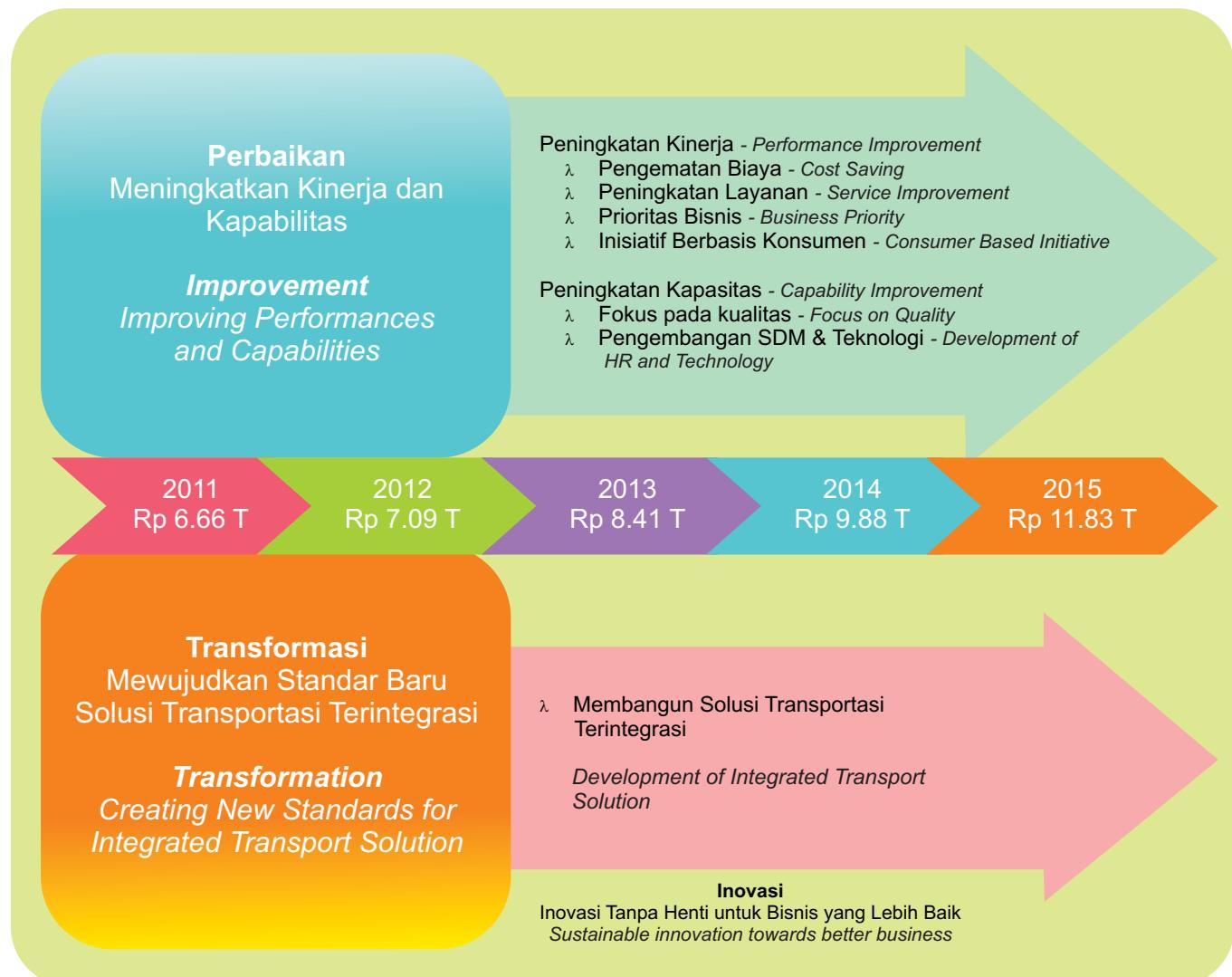
- a. Implementation of boarding system with the spirit of “one passenger - one seat”
- b. Implementation of railway operation and safety is better with the decreasing number of accidents
- c. Implementation of Loop Line and Single Operation for commuter railway to lift railway transport capacity by 40% to 200,000 passengers per day.
- d. Training the train crew to be more discipline and friendly to railway customers.
- e. Incidental on board inspection to assure proper customer service and safety
- f. Construction of railway line to Kualanamu Airport
- g. Construction of railway line to Soekarno-Hatta Airport and development of EMU.
- h. Striving for equal fuel price



Grand Strategy Kereta Api Indonesia

Indonesian Railways Grand Strategy

Road Map Perusahaan 2011-2015
2011-2015 Corporate Road Map



Grand Strategy atau tahapan arah pengembangan perusahaan ke depan akan mengedepankan INOVASI sebagai inti dari setiap kegiatan. Diharapkan, inovasi dapat dilakukan terus menerus untuk mencapai tujuan *Better Business*. Yang dimaksud dengan *Better Business* dalam road map ini adalah perusahaan mampu memberikan pelayanan yang terbaik untuk pelanggan sekaligus memperoleh pendapatan yang maksimal. Secara teknis, kegiatan strategik yang dijalankan perusahaan akan digolongkan dalam 2 (dua) tema besar yaitu *Fix*, usaha perbaikan dan peningkatan kinerja dan kapabilitas yang telah dimiliki perusahaan sampai saat ini ke arah yang lebih baik, dan *Transform*, usaha untuk menjadikan perusahaan sebagai standar baru dalam memberikan solusi transportasi yang terintegrasi untuk menuju *better business*.

Diharapkan dengan langkah strategik ini akan membantu usaha pertumbuhan perusahaan sehingga dapat menguasai potensi pasar dan industri secara optimal. Perusahaan juga diharapkan dapat memiliki laju pertumbuhan pendapatan dan keuntungan yang stabil serta mencapai hal-hal seperti :

1. Citra KA sudah menjadi pilihan transportasi yang unggul
2. Kinerja keuangan perusahaan sudah dinilai sangat baik
3. Tercapainya empat pilar utama: keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan keamanan
4. Penguasaan bisnis penunjang perkeretaapian.

Grand Strategy performance or stages of corporate development targets will accentuate INNOVATION as the core of any activity. It is expected that sustainable innovation can be applied to reach Better Business. In this road map, Better business means that the company is capable to offer best services to the customer while gaining maximum income. Technically, strategic activities carried out by the corporate will be classified into 2 (two) grand themes: Fix, efforts to fix and improve the existing corporate performances and capabilities towards better achievement, and Transform, endeavors to establish the corporate as a new standard in providing integrated transport solution towards better business.

These strategic steps are expected to support corporate development efforts to control the potential of market and industry optimally. It is also expected that the corporate gains stable growth of income and profit, and achieves the following conditions:

1. *The image of railway as prime choice in transportation*
2. *The corporate financial performance*
3. *The four rail pillars has been achieved: safety, punctuality, service, and security*
4. *Control of supporting business of railway.*

Target angkutan *Transport Target*

13,6 juta ton angkutan barang di Jawa & 32,9 juta ton (khususnya batubara) di Sumatera Selatan (mulai thn 2014) 1,2 juta penumpang Jabodetabek per hari (mulai th 2019)

13.6 million tons of freight in Jawa and 32.2 million tons in Sumatera (especially coal) from 2014 1.2 million daily Jabodetabek passengers from 2019

Pembelian Sarana *Rolling stock Procurement*

144 lokomotif, 1.200 gerbong KKBW, 1.200 gerbong PPCW 1.200 unit KRL (sedang dalam proses)

144 units of locomotive, 1.200 units of coal wagons, 1.200 units of flat wagons, 1.200 units of EMU

- *Double track lintas utara dan selatan serta penggantian sinyal mekanik dengan sinyal elektrik (Pemerintah)*
North and south lines double-tracking and replacement of mechanical signaling with electric signaling and it will be done by government

- *Partial double track* dan penambahan stasiun di Sumatera Selatan (PT KAI)
Partial double-tracking and construction of new stations in South Sumatera as part of KAI responsibility

- Pengembangan jaringan jalan rel di Jabodetabek (PT KAI)
Development of Jabodetabek railway network by KAI

- Pengembangan jaringan jalan rel ke Bandara Kualanamu dan Soekarno - Hatta (PT KAI)
Development of railway network to Kualanamu and Soekarno-Hatta Airports by KAI

15 Triliun
15 trillions rupiah

- Selesai th 2014 untuk *double track* lintas utara & *partial double track* di lintas selatan Jawa selesai th 2017
North line double track will be finished in 2014 and south line partial double track will be finished in 2017

- *Partial double track* dan penambahan stasiun di Sumatera Selatan selesai akhir tahun 2013
Partial double track and construction of new stations in South Sumatera will be finished in 2013

- Kedatangan Lok & gerbong selesai tahun 2014
Locomotive and wagon delivery will be completed in 2014

Peningkatan Prasarana *Infrastructure Improvement*

Kebutuhan Dana *Fund Requirement*

Jadwal *Schedule*

Status Saat ini *Current Status*

Pembangunan jalan rel di Sumatera Selatan & ke Bandara Kualanamu
Construction phase of railway network in South Sumatera and to Kualanamu Airport

PROGRAM AKSI ANGKUTAN BARANG/ FREIGHT TRANSPORT ACTION PROGRAM

Pada industri jasa angkutan barang, pesaing utama adalah truk trailer, angkutan laut dan sungai yang lebih kompetitif dari segi tarif, waktu pemberangkatan dan *door to door service*. Potensi bisnis angkutan barang sangat terbuka luas baik di Jawa maupun Sumatera. Untuk di Jawa potensi tersebut diantaranya peluang mengalihkan angkutan peti kemas dari jalan raya ke kereta api, sedangkan untuk Sumatera meliputi angkutan batu bara, semen, BBM, dan CPO.

Potensi peluang pasar untuk angkutan KA barang tersebut perlu didukung pengembangan infrastruktur sarana, prasarana dan fasilitas dengan memperhatikan kontribusi keuntungan yang lebih baik, terutama pengembangan angkutan batu bara menuju 20 juta ton per tahun di tahun 2014.

Upaya yang ditempuh dalam melaksanakan strategi peningkatan angkutan barang adalah mempertahankan komoditi jasa angkutan barang yang menguntungkan dengan cara sebagai berikut:

1. Memprioritaskan pelayanan terhadap permintaan jasa angkutan barang dalam jumlah besar dan kontinyu, berjarak tempuh, dan bertarif tinggi serta pengangkutan berdasarkan kontrak perjanjian.
2. Mengembangkan fasilitas untuk angkutan peti kemas, seperti *dry port, loading-unloading*, pengurusan dokumen *on train on board*.
3. Meningkatkan kelancaran, ketepatan waktu atau kecepatan pelayanan berikut pengirimannya dengan tingkat jaminan keamanan yang tetap tinggi.
4. Meningkatkan faktor muatan (*load factor*).

In freight transport service industry, the main competitors are highway trailers, sea and waterways transport that offer competitive tariff, departure time and door to door service. Freight transport potential in Jawa and Sumatera is still wide open. In Jawa there is an opportunity to shift container transport from highway to railway while in Sumatera potential freight transport covers coals, cement, fuel and CPO.

The railway freight transport potential need to be supported by infrastructures, rolling stock and facilities development considering better profit contribution, particularly in development of railway coal transport to 20 MTA in 2014.

Efforts in implementing freight transport improvement strategy are maintaining profitable existing freight transport by means of:

1. *Prioritizing on large scale, continuous, and long distance demands for high rated commodities and contract agreement.*
2. *Developing container transport facilities such as dry port, loading-unloading, on board document processing.*
3. *Improvement of smoothness, punctuality or speed of service while maintaining high level safety assurance.*
4. *Increasing load factor.*

Proyeksi volume dan Jenis angkutan barang yang akan ditingkatkan angkutannya (dalam juta ton)
Projection of volume and type of freight transport to be increased (in million tons)

| Uraian / Description | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|------|------|------|------|------|
| Sumatera Selatan/ South Sumatra | | | | | |
| Batubara PT BA ke Tarahan/ Coal to Tarahan | 13,5 | 15,8 | 20 | 20 | 20 |
| Batubara PT BA ke Kertapati/ Coal to Kertapati | 2,7 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| Batubara dari swasta/ Coal from private companies | 1,5 | 3,9 | 8,2 | 8,2 | 8,2 |
| Angkutan eksisting lainnya (BBM, Semen, Pulp, dll)/ <i>Miscellaneous existing freight (Fuel, Cement, Pulp, etc.)</i> | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,6 | 1,6 |
| Jawa/ Java | | | | | |
| Peti Kemas/ Container | 3,1 | 4,6 | 6,4 | 9,9 | 9,9 |
| Semen/ Cement | 0,9 | 1,0 | 1,4 | 1,8 | 1,8 |
| Angkutan eksisting lainnya (BBM, batubara, baja coil, dll)/ <i>Miscellaneous existing freight (Fuel, Coal, Steel, etc.)</i> | 1,8 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 1,9 |



PROGRAM AKSI ANGKUTAN PENUMPANG/ PASSENGER TRANSPORT ACTION PROGRAM

| <i>Uraian/ Description</i> | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|--|---|--|-------------|
| Penambahan KA Baru/ <i>Launching of new Trains</i> | Loopline Jabotabek | Bima 2 | KA Yk-Malang | KA Jakarta Banyuwangi | |
| | | KA ke Bandara Kualanamu | KA ke Bandara SoekarnoHatta | | |
| | | | Lawu 2 | | |
| KA Bisnis menjadi KA Eksekutif/ <i>Upgrading of Business Class Trains to Executive Class Trains</i> | Cirebon/ Eksekutif Gumarang/ Eksekutif | Sancaka Eksekutif Purwojaya Eksekutif | Mutiara Selatan Eksekutif Malabar | Argo Parahyangan Harina Eksekutif Rajawali Eksekutif Lodaya Eksekutif | Sawunggalih |
| KA Ekonomi non AC menjadi KA Ekonomi AC/ <i>Upgrading of Economy Class Trains to Air-conditioned Economy Class Trains</i> | Matarmaja Kertajaya | Kahuripan Pasundan Bengawan Seminung AC | Brantas Kutojaya Utara | Tawangjaya KRDI Pwt-Yk | |



PROGRAM AKSI OPTIMALISASI ASET

1. Pengembangan Stasiun sebagai *life style business*
2. Pembangunan hotel di 5 lokasi pada lahan di luar stasiun
3. Persewaan tanah, rumah dinas
4. Pembangunan pergudangan untuk mendukung angkutan barang di beberapa lokasi potensial diantaranya Jakartagudang, Surabaya Pasarturi
5. Pembangunan *Container Yard* (Kalimas, Sungailagoa)
6. Persewaan *right of way* (RoW) sebagai lahan yang digunakan untuk pemasangan jaringan infrastruktur (telekomunikasi, listrik, air, BBM, gas)
7. Pemasangan iklan di stasiun dan kereta

ASSET OPTIMIZATION ACTION PROGRAM

1. Developing railway stations as business lifestyle
2. Building hotels in 5 areas outside of the stations
3. Rental of land and official housings
4. Building of warehouses to support freight transport in many potential locations such as Jakartagudang and Surabaya Pasarturi
5. Building of Container Yards (Kalimas, Sungailagoa)
6. Utilization of land within the right of way (RoW) to be hired by the third parties for infrastructure installation (telecommunication, electricity, water, fuel, gas)
7. Providing spaces in stations and trains for advertisement



Analisis dan Pembahasan Manajemen Atas Kinerja Perusahaan

*Management Discussion and Analysis of the
Company's Performance*

Analisis dan Pembahasan Manajemen Atas Kinerja Perusahaan

*Management Discussion and Analysis
of the Company's Performance*



2011

Laporan Tahunan
Annual Report

Tinjauan Operasional

Operational Review

Produksi & Alat Produksi

Production & Productions Tools

Tabel
KINERJA OPERASI/ OPERATIONAL PERFORMANCE

| URAIAN/ DESCRIPTION | REALISASI TAHUN 2010/ REALIZATION IN 2010 | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ RATIO (%) | |
|---|--|------------------|------------------------|--------------------|--------|
| | | TARGET/ TARGET | REALISASI/ REALIZATION | 4:2 | 4:3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| a] KM-Penumpang (ribu KM)/ Passengers in KM (thousand KM) | | | | | |
| - Kelas Eksekutif/ Executive Class | 2.616.970 | 2.865.767 | 2.566.669 | 98,08 | 89,56 |
| - Kelas Bisnis/ Business Class | 2.715.409 | 2.959.623 | 2.546.950 | 93,80 | 86,06 |
| - Kelas Ekonomi/ Economy Class | 7.786.183 | 7.368.049 | 7.430.563 | 95,43 | 100,85 |
| | 13.118.562 | 13.193.439 | 12.544.182 | 95,62 | 95,08 |
| - Lokal Bisnis/ Business Local | 404.642 | 467.175 | 480.678 | 118,79 | 102,89 |
| - Lokal Ekonomi/ Economy Local | 2.586.213 | 2.665.157 | 2.615.079 | 101,12 | 98,12 |
| - Jabotabek Komersial/ Commercial Jabotabek | 696.436 | 1.751.292 | 1.188.153 | 170,60 | 67,84 |
| - Jabotabek Ekonomi AC/ Economy (AC) Jabotabek | 1.101.477 | 379.951 | 662.116 | 60,11 | 174,26 |
| - Jabotabek Ekonomi/ Economy Jabotabek | 2.304.234 | 2.513.026 | 1.355.034 | 58,81 | 53,92 |
| | 20.211.564 | 20.970.040 | 18.845.241 | 93,24 | 89,87 |
| b] KM-Ton Barang (ribu KM)/ Cargo in KM-Ton | | | | | |
| - Batu Bara/ Coals | 3.964.204 | 5.438.814 | 4.269.151 | 107,69 | 78,49 |
| - BBM/ Fuel | 298.625 | 291.025 | 281.637 | 94,31 | 96,77 |
| - Peti Kemas/ Containers | 495.198 | 1.407.920 | 834.047 | 168,43 | 59,24 |
| - Parcel & ONS/ Parcels & ONS service | 81.035 | 371.540 | 185.073 | 228,39 | 49,81 |
| - Semen/ Cement | 164.123 | 245.836 | 180.716 | 110,11 | 73,51 |
| - Lainnya/ Others | 2.165.482 | 582.966 | 301.644 | 13,93 | 51,74 |
| | 7.168.667 | 8.338.100 | 6.052.268 | 84,43 | 72,59 |
| c] Kilometer KA/ Train in KM : | | | | | |
| - Kilometer KA Penumpang/ Passengers Train in KM | 37.222.739 | 37.241.258 | 37.485.666 | 100,71 | 100,66 |
| - Kilometer KA Barang/ Freight Train in KM | 10.523.264 | 10.955.630 | 10.548.161 | 100,24 | 96,28 |
| - Kilometer KA Dinas/ Service Train in KM | 976.829 | 996.657 | 988.759 | 101,22 | 99,21 |
| | 48.722.832 | 49.193.545 | 49.022.586 | 100,62 | 99,65 |
| d] Kilometer Lokomotif/ Locomotives in KM : | | | | | |
| - Kilometer Lok Diesel/ Diesel Loc. in KM | 52.370.525 | 52.517.475 | 47.548.201 | 90,79 | 90,54 |
| - Kilometer KRD/ DMU in KM | 9.257.690 | 8.716.942 | 9.520.201 | 102,84 | 109,21 |
| - Kilometer KRL/ EMU in KM | 27.221.000 | 6.982.524 | 7.490.877 | 27,52 | 107,28 |
| | 88.849.215 | 68.216.941 | 64.559.279 | 72,66 | 94,64 |
| e] Kilometer Tempat Duduk/ Seats in KM : (ribu kilometer/ thousand kilometer) | | | | | |
| - Kelas Eksekutif/ Executive Class | 3.633.805 | 3.765.681 | 3.426.062 | 94,28 | 90,98 |
| - Kelas Bisnis/ Business Class | 3.715.607 | 3.683.408 | 3.222.390 | 86,73 | 87,48 |
| - Kelas Ekonomi/ Economy Class | 7.652.029 | 7.373.515 | 7.113.469 | 92,96 | 96,47 |
| | 15.001.441 | 14.822.604 | 13.761.920 | 91,74 | 92,84 |
| - Lokal Bisnis/ Business Local | 941.133 | 942.980 | 948.001 | 100,73 | 100,53 |
| - Lokal Ekonomi/ Economy Local | 2.989.849 | 2.946.593 | 2.391.086 | 79,97 | 81,15 |
| - Jabotabek Komersial/ Commercial Jabotabek | 2.468.587 | 3.721.553 | 2.940.686 | 119,12 | 79,02 |
| - Jabotabek Ekonomi (AC)/ Economy (AC) Jabotabek | 1.839.593 | 557.817 | 1.838.565 | 99,94 | 329,60 |
| - Jabotabek Ekonomi/ Economy Jabotabek | 2.514.250 | 2.477.659 | 2.518.597 | 100,17 | 101,65 |
| | 25.754.853 | 25.469.206 | 24.398.855 | 94,73 | 95,80 |
| f] Kilometer Kereta/ Coaches in KM | | | | | |
| g] Kilometer Gerbong/ Wagon in KM | | | | | |
| | 226.850.048 | 205.529.165 | 263.361.208 | 116,09 | 128,14 |

Tabel
KEKUATAN ALAT PRODUKSI (SARANA)/
THE EFFECTIVENESS OF PRODUCTION TOOLS (FACILITES)

| NO | URAIAN/ Description | REALISASI 2010/ 2010 Realization | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ Ratio (%) | |
|---|---------------------|-------------------------------------|------------------|------------------------|------------------|-------|
| | | | ANGGARAN/ Budget | REALISASI/ Realization | 5 : 3 | 5 : 4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| <i>Sarana (SO)/ Ready for Operation</i> | | | | | | |
| - Lokomotif/ Locomotives | 316 | 331 | 343 | 108,54 | 103,63 | |
| - KRD/ DMU | 107 | 100 | 100 | 93,46 | 100,00 | |
| - KRL/ EMU | 320 | 372 | 432 | 135,00 | 116,13 | |
| - Kereta/ Coaches | 1.338 | 1.346 | 1.363 | 101,87 | 101,26 | |
| - Gerbong/ Wagons | 3.406 | 3.493 | 3.794 | 111,39 | 108,62 | |



Tabel
KEKUATAN ALAT PRODUKSI (PRASARANA)/
THE EFFECTIVENESS OF PRODUCTION TOOLS (INFRASTRUCTURES)

| NO | URAIAN/ Description | SATUAN/ Unit | REALISASI 2010/ 2010 Realization | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ Ratio (%) | |
|--|---|-----------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------------|------------------|--------|
| | | | | ANGGARAN/ Budget | REALISASI/ Realization | 6:4 | 6:5 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| I Volume/ Volume | | | | | | | |
| Jalan Rel & Jembatan/ Track & Bridges | | | | | | | |
| a. Perangkat Jalan Rel/ Track Devices | | | | | | | |
| | - Rel/ Rail | KM-Sp | 54 | 67 | 90 | 167,12 | 135,00 |
| | - Bantalan/ Sleeper | Batang | 79.624 | 81.651 | 105.804 | 132,88 | 129,58 |
| | - Balas/ Ballast | M3 | 263.267 | 398.984 | 420.264 | 159,63 | 105,33 |
| | - Perawatan wesel/ Maintenance Switches | Unit | 895 | 933 | 1.616 | 180,56 | 173,20 |
| | - Pemecokan/ Tamping | KM-Sp | 4.713 | 5.136 | 4.702 | 99,77 | 91,55 |
| b. Perangkat Jembatan/ Bridge Devices | | | | | | | |
| 1) Kelas I Jembatan Baja/ Steel Bridges | | | | | | | |
| | - Baja/ Steel | Ton | 134.698 | 164.300 | 181.146 | 134,48 | 110,25 |
| | - Cat/ Paint | M2 | 201.371 | 255.327 | 250.371 | 124,33 | 98,06 |
| | - Pasangan Batu/ Stone Masonry | M3 | 1.285 | 1.826 | 1.818 | 141,48 | 99,59 |
| | - Pasangan Beton/ Concrete | M3 | 1.179 | 1.722 | 1.720 | 145,89 | 99,89 |
| 2) Kelas II Jembatan Beton/ Concrete Bridges | | | | | | | |
| | - Pasangan Beton/ Concrete | M3 | 719 | 892 | 836 | 116,27 | 93,72 |
| | - Pasangan Batu/ Stone Masonry | M3 | 87 | 176 | 158 | 181,61 | 89,65 |
| | - Cat/ Paint | M2 | - | 1.854 | 1.854 | - | 100,00 |
| 3) Kelas III BH-BH Kecil/ Culverts | | | | | | | |
| | - Pasangan Beton/ Concrete | M3 | 1.932 | 1.954 | 2.231 | 115,48 | 114,18 |
| | - Pasangan Batu/ Stone Masonry | M3 | 1.581 | 1.111 | 1.282 | 81,09 | 115,39 |
| II Kondisi/ Condition | | | | | | | |
| Jalan Rel & Jembatan/ Track & Bridges | | | | | | | |
| a. Perangkat Jalan Rel/ Track Devices | | | | | | | |
| | - Rel/ Rail | % | 77,31 | 76,74 | 76,77 | 99,30 | 100,04 |
| | - Bantalan/ Sleeper | % | 77,12 | 76,45 | 78,85 | 102,24 | 103,15 |
| | - Balas/ Ballast | % | 72,17 | 63,23 | 62,71 | 86,89 | 99,18 |
| | - Perawatan wesel/ Maintenance Switches | % | 76,79 | 65,04 | 78,43 | 102,14 | 120,59 |
| | - Pemecokan/ Tamping | % | - | - | - | 0,00 | 0,00 |
| b. Perangkat Jembatan/ Bridges Devices | | | | | | | |
| 1) Kelas I Jembatan Baja/ Steel Bridges | | | | | | | |
| | - Baja/ Steel | % | 79,09 | 75,34 | 77,83 | 98,41 | 103,31 |
| | - Cat/ Paint | % | 69,12 | 73,19 | 73,07 | 105,71 | 99,84 |
| | - Pasangan Batu/ Stone Masonry | % | 79,35 | 78,11 | 79,36 | 100,01 | 101,60 |
| | - Pasangan Beton/ Concrete | % | 78,69 | 74,59 | 78,20 | 99,38 | 104,84 |
| 2) Kelas II Jembatan Beton/ Concrete Bridges | | | | | | | |
| | - Pasangan Beton/ Concrete | % | 78,89 | 82,20 | 78,93 | 100,05 | 96,02 |
| | - Pasangan Batu/ Stone Masonry | % | 79,59 | 79,87 | 79,77 | 100,23 | 99,87 |
| | - Cat/ Paint | % | 58,47 | 192,05 | 78,84 | 134,84 | 41,05 |
| 3) Kelas III BH-BH Kecil/ Culverts | | | | | | | |
| | - Pasangan Beton/ Concrete | % | 76,82 | 60,88 | 74,87 | 97,46 | 122,98 |
| | - Pasangan Batu/ Stone Masonry | % | 76,00 | 71,49 | 73,63 | 96,88 | 102,99 |

Tabel
KEKUATAN ALAT PRODUKSI (KECEPATAN TEMPUH JALAN REL)/
THE EFFECTIVENESS OF PRODUCTION TOOLS (RAILWAY TRAVEL SPEED)

| NO | KECEPATAN TEMPUH/ TRAVEL SPEED | SATUAN/ Unit | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ RATIO (%) | |
|---------------|-----------------------------------|-----------------|-------------------------------|---------------------|---------------------------|------------------|--------|
| | | | | ANGGARAN/ BUDGET | REALISASI/ REALIZATION | 6 : 4 | 6 : 5 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | 100 - 120 Km/jam/ hour | Km-Sp | 593 | 611 | 370 | 62,39 | 60,56 |
| 2 | 80-100 Km/jam/ hour | Km-Sp | 2.475 | 2.645 | 2.810 | 113,54 | 106,24 |
| 3 | 60-80 Km/jam/ hour | Km-Sp | 706 | 692 | 1.049 | 148,58 | 151,59 |
| 4 | <60 Km/Jam/ hour | Km-Sp | 1.062 | 888 | 607 | 57,16 | 68,36 |
| JUMLAH/ TOTAL | | | 4.836 | 4.836 | 4.836 | 100 | 100 |



Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik Aliran Atas/
Signal, Telecommunication and Upper Electricity

Tabel
KEKUATAN ALAT PRODUKSI (PRASARANA)/
THE EFFECTIVENESS OF PRODUCTION TOOLS (INFRASTRUCTURE)

| NO | URAIAN/ DESCRIPTION | SATUAN/ UNIT | REALISASI/ REALIZATION 2010 | | TAHUN/ YEAR 2011 | | | | RASIO/ RATIO | |
|----|---|--------------|-----------------------------|----------------------------|------------------|------------------------|-------|-------|--------------|--------|
| | | | KEANDALAN/ RELIABILITY | KETERSEDIAAN/ AVAILABILITY | ANGGARAN/ BUGET | REALISASI/ REALIZATION | 8:6 | 9:7 | | |
| | | | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | (%) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Sinyal, Telekomunikasi & Listrik/ <i>Signal, Telecommunication & Electricity</i> | | | | | | | | | |
| | - Sinyal di Stasiun/ <i>Signal at Stations</i> | Unit | 71,90 | 99,97 | 80,30 | 99,96 | 86,17 | 99,88 | 107,31 | 99,92 |
| | - Sinyal di Petak Jalan/ <i>Signal on Roads</i> | Unit | 73,38 | 99,93 | 81,39 | 99,93 | 96,40 | 99,96 | 118,44 | 100,03 |
| | - Pintu Perlintasan/ <i>Railway Crossings</i> | Unit | 80,65 | 99,98 | 83,94 | 99,98 | 99,06 | 99,98 | 118,01 | 100,00 |
| | - CTC/ CTS | Unit | 95,19 | 99,99 | 100,00 | 100,00 | 87,78 | 92,46 | 87,78 | 92,46 |
| | - Jaringan Radio/ <i>Radio Network</i> | Unit | 84,05 | 99,82 | 83,73 | 99,83 | 98,81 | 99,96 | 118,01 | 100,13 |
| | - Train Dispatching | Unit | 86,97 | 99,98 | 89,10 | 99,98 | 99,34 | 99,96 | 111,49 | 99,98 |
| | - Perangkat Telekomunikasi/ <i>Telecommunication Devices</i> | Unit | 76,79 | 99,98 | 78,95 | 99,98 | 99,87 | 99,99 | 126,50 | 100,01 |
| | - Jaringan Catenary/ <i>Catenaries Devices</i> | Unit | 72,42 | 97,59 | 78,99 | 97,59 | 98,84 | 99,96 | 125,13 | 102,43 |
| | - Gardu Listrik/ <i>Electrical Substation</i> | Unit | 68,80 | 97,33 | 71,38 | 97,87 | 96,73 | 99,62 | 135,51 | 101,79 |
| | - Supply Daya Signal HUT/ <i>Power Supply for HUT Signal</i> | Unit | 60,34 | 97,26 | 77,88 | 97,26 | 98,99 | 99,92 | 127,11 | 102,73 |



Kinerja Operasional Operations Performance

Tabel
**KINERJA OPERASI KA BARANG & KEANDALAN LOKOMOTIF/
FREIGHT TRAIN'S OPERATION PERFORMANCE & LOCOMOTIVE RELIABILITY**

| NO | URAIAN/ DESCRIPTION | SATUAN/ UNIT | FAKTA TAHUN 2010/ 2010 REALIZATION | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ RATIO (%) | |
|----|---|--------------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|--------|
| | | | | TOLERANSI/ PROGRAM | FAKTA/ REALIZATION | 6:04 | 6:05 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | WPG (RATA-RATA)/ <i>Wagon Turnaround</i> | HARI/ Day | 2,83 | 2,76 | 3,02 | 106,71 | 109,42 |
| 2 | LOK MOGOK/ <i>Locomotive Failures</i> | FREKUENSI/ (times) | 1.05 | 1.197 | 862 | 82,10 | 72,01 |



Tabel
KETEPATAN KA DAN KESELAMATAN/
TRAIN ACCURACY AND SAFETY

| NO | URAIAN/ DESCRIPTION | SATUAN/ UNIT | FAKTA 2010/ 2010 FACT | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ RATIO (%) | |
|----|--|------------------|--------------------------|-------------------------|-------------|------------------|--------|
| | | | | TOLERANSI/ TOLERANCE | FAKTA/ FACT | 6:4 | 6:5 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. | Rata-rata Kelambatan/ <i>Average Train Delay</i> | | | | | | |
| a. | KA Penumpang/ <i>Passenger Train</i> | | | | | | |
| - | berangkat/ <i>Departure</i> | menit/ minute | 6,00 | 2,67 | 5,00 | 83,33 | 187,50 |
| - | datang/ <i>Arrival</i> | menit/ minute | 51,00 | 28,33 | 39,00 | 76,47 | 137,65 |
| b. | KA Barang/ <i>Freight Train</i> | | | | | | |
| - | berangkat/ <i>Departure</i> | menit/ minute | 86,00 | 50,00 | 88,00 | 102,33 | 176,00 |
| - | datang/ <i>Arrival</i> | menit/ minute | 92,00 | 65,00 | 85,00 | 92,39 | 130,77 |
| 2. | Rata-rata ketepatan/ <i>Average Train Accuracy</i> | | | | | | |
| a. | KA Penumpang/ <i>Passenger Train</i> | | | | | | |
| - | berangkat/ <i>Departure</i> | % | 77,00 | 93,67 | 82,00 | 106,49 | 87,54 |
| - | datang/ <i>Arrival</i> | % | 24,00 | 40,00 | 25,00 | 104,17 | 62,50 |
| b. | KA Barang/ <i>Freight Train</i> | | | | | | |
| - | berangkat/ <i>Departure</i> | % | 28,00 | 50,00 | 26,00 | 92,86 | 52,00 |
| - | datang/ <i>Arrival</i> | % | 30,00 | 40,00 | 28,00 | 93,33 | 70,00 |
| 3. | PLH (Peristiwa Luar Biasa Hebat)/ <i>Accidents/Disaster</i> | frekuensi/ times | 74 | 68 | 54 | 72,97 | 79,41 |



Utilisasi KA Railway Utilization

**Tabel
UTILISASI KA PENUMPANG DAN KA BARANG/
PASSENGER TRAIN'S AND FREIGHT TRAIN'S RAILWAY**

a. KA PENUMPANG/ PASSENGER TRAIN

| URAIAN/ DESCRIPTION | REALISASI/ REALIZATION 2010 | | | TAHUN/ YEAR 2011 | | | | | | RASIO/ RATIO (%) | |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------|--------|
| | | | | TARGET | | | REALISASI/ REALIZATION | | | | |
| | KM Pnp (Ribu/ Thousand) | KM TD (Ribu/ Thousand) | Okupansi/ Occupation (%) | KM Pnp (Ribu/ Thousand) | KM TD (Ribu/ Thousand) | Okupansi/ Occupation (%) | KM Pnp (Ribu/ Thousand) | KM TD (Ribu/ Thousand) | Okupansi/ Occupation (%) | 10:4 | 10:7 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| JAWA/ JAVA | 19.211.175 | 24.398.605 | 127,00 | 19.891.691 | 20.565.051 | 103,39 | 17.841.492 | 23.097.723 | 129,46 | 101,94 | 125,22 |
| DIVRE I | 502.370 | 708.692 | 141,07 | 514.753 | 602.859 | 117,12 | 475.005 | 659.038 | 138,74 | 98,35 | 118,47 |
| DIVRE II | 24.915 | 44.346 | 177,99 | 38.430 | 57.247 | 148,96 | 28.485 | 48.056 | 168,71 | 94,78 | 113,25 |
| DIVRE III | 473.104 | 603.209 | 127,50 | 525.166 | 522.496 | 99,49 | 500.260 | 594.037 | 118,75 | 93,13 | 119,35 |
| SUMATERA/ SUMATRA | 1.000.389 | 1.356.247 | 135,57 | 1.078.349 | 1.182.602 | 109,67 | 1.003.750 | 1.301.131 | 129,63 | 95,61 | 118,20 |
| PT. KAI | 20.211.564 | 25.754.852 | 127,43 | 20.970.040 | 21.747.653 | 103,71 | 18.845.242 | 24.398.855 | 129,47 | 101,60 | 124,84 |

b. KA BARANG/ FREIGHT TRAIN

| URAIAN/ DESCRIPTION | REALISASI/ REALIZATION 2010 | | | TAHUN/ YEAR 2011 | | | | | | RASIO/ RATIO (%) | |
|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------|------------------|-------|
| | | | | TARGET | | | REALISASI/ REALIZATION | | | | |
| | KM Ton (Ribu/ Thousand) | KM KA Brg/ Freight Train in KM | Ton/ KA/ Ton/Train | KM Ton (Ribu/ Thousand) | KM KA Brg/ Freight Train in KM | Ton/ KA/ Ton/Train | KM Ton (Ribu/ Thousand) | KM KA Brg/ Freight Train in KM | Ton/ KA/ Ton/Train | 10:4 | 10:7 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| JAWA/ JAVA | 1.937.880 | 3.965.309 | 0,49 | 2.315.226 | 3.602.149 | 0,64 | 1.390.064 | 4.066.039 | 0,34 | 69,95 | 53,19 |
| DIVRE I | 162.062 | 1.307.897 | 0,12 | 339.194 | 1.954.167 | 0,17 | 97.293 | 877.353 | 0,11 | 89,50 | 63,89 |
| DIVRE II | 31.221 | 121.832 | 0,26 | 44.550 | 143.220 | 0,31 | 33.750 | 115.804 | 0,29 | 113,73 | 93,69 |
| DIVRE III | 5.037.504 | 5.128.226 | 0,98 | 5.639.130 | 5.256.094 | 1,07 | 4.531.161 | 5.488.965 | 0,83 | 84,04 | 76,94 |
| SUMATERA/ SUMATRA | 5.230.787 | 6.557.955 | 0,80 | 6.022.874 | 7.353.481 | 0,82 | 4.662.204 | 6.482.122 | 0,72 | 90,17 | 87,81 |
| PT. KAI | 7.168.667 | 10.523.264 | 0,68 | 8.338.100 | 10.955.630 | 0,76 | 6.052.268 | 10.548.161 | 0,57 | 84,23 | 75,39 |



Tinjauan Pemasaran

Marketing Review

**Tabel
PENCAPAIAN KINERJA PENJUALAN/
SALES PERFORMANCE ACHIEVEMENT**

| URAIAN/ DESCRIPTION | REALISASI/ REALIZATION 2010 | TAHUN/ YEAR 2011 | | RASIO/ RATIO (%) | |
|--|--------------------------------|------------------|------------------------|------------------|--------|
| | | TARGET | REALISASI/ REALIZATION | 4 : 2 | 4 : 3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Angkutan Penumpang Passengers Load | | | | | |
| 1] Volume (orang) Volume (person) | | | | | |
| - Kelas Eksekutif Executive Class | 6.189.201 | 6.375.226 | 6.189.153 | 100,00 | 97,08 |
| - Kelas Bisnis Business Class | 7.066.509 | 7.470.768 | 6.653.477 | 94,16 | 89,06 |
| - Kelas Ekonomi Economy Class | 18.512.538 | 18.136.532 | 17.228.796 | 93,07 | 94,99 |
| | 31.768.248 | 31.982.526 | 30.071.426 | 94,66 | 94,02 |
| - Lokal Bisnis Business Local | 6.481.116 | 7.083.510 | 7.787.583 | 120,16 | 109,94 |
| - Lokal Ekonomi Economy Local | 40.579.454 | 42.047.368 | 43.009.766 | 105,99 | 102,29 |
| - Jabotabek Komersial Commercial-Jabotabek | 19.993.022 | 39.684.213 | 35.900.606 | 179,57 | 90,47 |
| - Jabotabek Ekonomi AC Economy (AC)-Jabotabek | 34.601.608 | 11.826.112 | 26.740.320 | 77,28 | 226,11 |
| - Jabotabek Ekonomi Economy-Jabotabek | 69.692.414 | 73.591.144 | 48.176.890 | 69,13 | 65,47 |
| Jumlah Total : | 203.115.862 | 206.214.873 | 191.686.591 | 94,37 | 92,95 |
| 2] Pendapatan (ribu Rp) Income (thousand Rp) | | | | | |
| - Kelas Eksekutif Executive Class | 1.035.612.601 | 1.222.860.955 | 1.127.176.740 | 108,84 | 92,18 |
| - Kelas Bisnis Business Class | 613.414.563 | 667.608.918 | 644.014.668 | 104,99 | 96,47 |
| - Kelas Ekonomi Economy Class | 481.978.476 | 541.614.033 | 505.531.371 | 104,89 | 93,34 |
| | 2.131.005.640 | 2.432.083.906 | 2.276.722.779 | 106,84 | 93,61 |
| - Lokal Bisnis Business Local | 65.480.201 | 81.514.261 | 60.605.688 | 92,56 | 74,35 |
| - Lokal Ekonomi Economy Class | 109.020.370 | 123.537.472 | 116.037.495 | 106,44 | 93,93 |
| - Jabotabek Komersial Commercial-Jabotabek | 190.009.263 | 322.434.394 | 259.153.179 | 136,39 | 80,37 |
| - Jabotabek Ekonomi AC Economy (AC)-Jabotabek | 93.621.119 | 55.136.310 | 155.059.673 | 165,62 | 281,23 |
| - Jabotabek Ekonomi Economy-Jabotabek | 161.687.513 | 108.570.257 | 77.869.855 | 48,16 | 71,72 |
| Jumlah Total : | 2.750.824.105 | 3.123.276.600 | 2.945.448.670 | 107,08 | 94,31 |
| Angkutan Barang Freight Load | | | | | |
| 1] Volume (ton) Volume (ton) | | | | | |
| - Batu Bara Coals | 11.147.621 | 15.586.889 | 12.011.398 | 107,75 | 77,06 |
| - BBM Fuel | 1.825.553 | 1.744.848 | 1.677.716 | 91,90 | 96,15 |
| - Peti Kemas Containers | 768.272 | 2.463.713 | 1.224.262 | 159,35 | 49,69 |
| - Parcel & ONS Parcels & ONS | 110.854 | 507.000 | 253.182 | 228,39 | 49,94 |
| - Semen Cements | 2.838.226 | 3.907.740 | 3.007.320 | 105,96 | 76,96 |
| - Lainnya Others | 2.259.942 | 2.882.900 | 1.166.357 | 51,61 | 40,46 |
| Jumlah Total: | 18.950.467 | 27.093.090 | 19.340.235 | 102,06 | 71,38 |
| 2] Pendapatan (ribu Rp) Income (thousand Rp) | | | | | |
| - Batu Bara Coals | 1.251.493.895 | 1.846.154.197 | 1.597.704.506 | 127,66 | 86,54 |
| - BBM Fuel | 168.049.201 | 174.614.832 | 174.531.198 | 103,86 | 99,95 |
| - Peti Kemas Containers | 69.222.370 | 243.559.820 | 101.053.526 | 145,98 | 41,49 |
| - Parcel & ONS Parcels & ONS | 43.489.675 | 167.393.177 | 117.127.574 | 269,32 | 69,97 |
| - Semen Cements | 62.028.672 | 88.384.168 | 82.091.772 | 132,34 | 92,88 |
| - Lainnya Others | 121.027.115 | 237.055.581 | 126.184.963 | 104,26 | 53,23 |
| Jumlah Total: | 1.715.310.928 | 2.757.161.774 | 2.198.693.538 | 128,18 | 79,74 |
| Non Angkutan (Ribu Rp) Non-Load (thousand Rp) | | | | | |
| 1] Pendukung Angkutan KA Train Supplementary Load | 79.079.811 | 151.987.545 | 92.026.718 | 116,37 | 60,55 |
| 2] Optimalisasi Aset Assets Optimization | 88.591.718 | 256.202.443 | 224.510.157 | 253,42 | 87,63 |
| 3] Non Angkutan KA lainnya Other Train Non-Load | 22.949.056 | 245.968.285 | 9.978.268 | 43,48 | 4,06 |
| 4] Non Operasi Non-Operation | 156.762.389 | 49.983.614 | 184.563.633 | 117,73 | 369,25 |
| Jumlah Total: | 347.382.974 | 704.141.886 | 511.078.776 | 147,12 | 72,58 |
| PSO | 534.797.985 | 639.609.146 | 623.437.571 | 116,57 | 97,47 |
| Total Pendapatan Income Total | 5.348.315.992 | 7.224.189.406 | 6.278.658554 | 117,40 | 86,91 |

Realisasi volume angkutan penumpang kelas eksekutif tidak memenuhi target dikarenakan stamformasi berkurang karena adanya aling-aling, keterbatasan sarana (Lok dan Kereta).

Realisasi volume angkutan penumpang kelas bisnis dan ekonomi di bawah target dikarenakan kebijakan pembatasan okupansi 100%.

Angkutan Barang

a) Batu Bara

Realisasi pendapatan dan volume barang di bawah target dikarenakan kelambatan kedatangan sarana baru (Lokomotif dan Gerbong).

b) Peti Kemas

Realisasi pendapatan dan volume barang di bawah target dikarenakan kelambatan kedatangan sarana (Lok dan Gerbong) belum siapnya infrastruktur pendukung seperti stasiun muat bongkar untuk gudang maupun Container Yard.

c) Lainnya

Realisasi pendapatan dan volume barang di bawah target dikarenakan menurunnya permintaan pasar, kurangnya ketersediaan sarana.

Hal-hal yang telah dilakukan dalam rangka meningkatkan pelayanan penumpang :

- a) Penjualan Tiket KA Ekonomi melalui reservasi H-7 dan reservasi KA komersial H-40.
- b) Sosialisasi sistem pembelian tiket secara online kepada masyarakat dan kepada petugas loket.
- c) Melakukan *call back* terhadap penumpang yang sering melakukan reservasi melalui *contact center* 121.
- d) Melanjutkan tarif promo dan angkutan rombongan untuk KA yang kinerjanya kurang bagus.
- e) Menerapkan kebijakan fleksibilitas baik pada saat *peak season* maupun *low season*.
- f) Melakukan survei OD untuk mengetahui preferensi pengguna KA.
- g) Optimalisasi kegiatan promosi (*neon box* di dalam setasiun besar untuk promosi internal dan eksternal).
- h) Melakukan kerja sama dengan pihak ke-3 untuk layanan pembelian tiket KA secara online (kerja sama dengan bank, operator telepon).
- I) Kerja sama dengan PT. Telkom perihal pengolahan sistem *ticketing*.
- j) Perluasan Penjualan tiket bekerja sama dengan Indomart, Alfamart dan Fast Pay dari PT. Bima Sakti.

Volume realization in executive class's passenger load does not achieve the target due to the decline in train formation caused by shelters and lack of facilities (locomotives and coaches).

Volume realization in business and economy class's passenger load has been below the target. This is due to the 100% seat occupancy limit policy.

Freight Load

a) Coals

Income and freight volume realization has been below the target. This is because of delay in arrival of new facilities (locomotives and wagon).

b) Containers

Income and freight volume realization have been below the target. This is due to delay in arrival of new facilities (locomotives and wagon), unfinished additional infrastructures, such as loading and unloading stations for warehouses and also container yards.

c) Others

Income and freight realization has been below the target. This is due to the decrease in market demand and lack of facilities.

The following has been carried out in order to enhance services to passengers:

- a) *Opening reservations 7 days before departure for Economy Class tickets and 40 days before departure for Commercial ones.*
- b) *Introducing online ticketing system to customers and ticketing officers.*
- c) *Performing call-back system for frequent passengers who make reservation at contact center 121.*
- d) *Continuing special tariff and travel-in-group programs for the less-performing units.*
- e) *Applying flexibility policy both at peak season and low season*
- f) *Conducting the OD surveys to learn about train customers' preferences.*
- g) *Optimizing promotional actions (i.e. setting up neon boxes at major stations for internal and external promotion)*
- h) *Developing cooperation with the third parties, such as banks and telecommunication operators, regarding online-ticketing system*
- I) *Cooperating with PT. Telkom in managing ticketing system.*
- j) *Expanding ticketing system through cooperation with Indomaret, Alfamart, and Fast Pay by PT. Bima Sakti.*

Tinjauan Keuangan

Financial Review

I. Laporan Posisi Keuangan

Financial Report

Tabel
NERACA PER 31 DESEMBER 2011
BALANCE BY DECEMBER 31ST 2011

| URAIAN DESCRIPTION | REALISASI PER 31 DES 2010 REALIZATION BY 31 DEC 2010 | PER 31 DESEMBER 2011 BY DECEMBER 31 ST 2011 | | Ratio Ratio (%) | |
|---|---|---|--------------------------|-----------------|--------------|
| | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 4 : 2 | 4 : 3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ASET ASSETS | | | | | |
| ASET LANCAR CURRENT ASSETS | | | | | |
| 1. Kas dan Setara Kas <i>Cash and Cash Equivalents</i> | 735.137.839.426 | 712.966.818.173 | 590.799.186.748 | 80,37 | 82,86 |
| 2. Piutang <i>Receivables</i> | 357.277.986.669 | 794.367.341.883 | 468.681.431.023 | 131,18 | 59,00 |
| 3. Cadangan Piutang Ragu-ragu <i>Reserve for Doubtful Accounts</i> | (182.641.260.598) | (125.627.458.760) | (184.241.916.223) | 99,12 | 53,34 |
| 4. Persediaan <i>Supply</i> | 570.405.376.766 | 459.011.357.461 | 561.584.397.901 | 98,45 | 122,35 |
| 5. Aset Lancar Lainnya <i>Other current assets</i> | 568.313.387.644 | 26.602.662.012 | 387.672.333.358 | 68,21 | 1.457,27 |
| JUMLAH ASET LANCAR <i>CURRENT ASSETS TOTAL</i> | 2.048.493.329.907 | 1.867.320.720.770 | 1.824.495.432.808 | 89,07 | 97,71 |
| ASET TIDAK LANCAR NON-CURRENT ASSETS | | | | | |
| 1. Aset Pajak Tangguhan | 203.238.487.848 | - | 196.045.199.105 | 96,46 | - |
| 2. Properti Investasi | - | - | 1.239.552.779 | - | - |
| 3. Aset tetap | | | | | |
| a. Sarana <i>Rolling Stock</i> | 4.210.274.321.908 | 8.170.977.105.206 | 5.000.831.599.803 | 118,78 | 61,20 |
| b. Prasarana <i>Infrastructure</i> | 464.001.928.389 | 751.434.541.227 | 508.869.059.459 | 109,67 | 67,72 |
| c. Fasilitas <i>Facilities</i> | 229.550.735.806 | 397.034.067.545 | 247.318.636.669 | 107,74 | 62,29 |
| d. Akumulasi Penyusutan <i>Depreciation Accumulation</i> | (2.061.394.568.149) | (2.441.484.374.671) | (2.245.507.381.771) | 91,07 | 108,03 |
| Jumlah Aset Tetap | 2.842.432.417.954 | 6.877.961.339.308 | 3.511.511.914.160 | 123,54 | 51,05 |
| JUMLAH ASET TIDAK LANCAR <i>NON-CURRENT ASSETS TOTAL</i> | 3.045.670.905.802 | 6.877.961.339.308 | 3.708.796.666.044 | 121,77 | 53,92 |
| ASET LAIN-LAIN <i>OTHER ASSETS</i> | 489.434.944.880 | 1.338.233.961.572 | 533.117.727.050 | 108,93 | 39,84 |
| TOTAL ASET ASSETS TOTAL | 5.583.599.180.589 | 10.083.516.021.650 | 6.066.409.825.902 | 108,65 | 60,16 |
| LIABILITAS DAN EKUITAS LIABILITY AND EQUITY | | | | | |
| LIABILITAS LIABILITY | | | | | |
| 1. Jangka Pendek <i>Short-Term</i> | 773.497.601.414 | 1.070.527.763.647 | 1.237.591.454.835 | 163,77 | 115,61 |
| 2. Jangka Panjang <i>Long-Term</i> | 812.291.527.883 | 4.125.174.325.786 | 880.623.076.766 | 106,09 | 21,35 |
| Jumlah Liabilitas <i>Liability Total</i> | 1.585.789.129.298 | 5.195.702.089.433 | 2.118.214.531.601 | 133,57 | 40,77 |
| EKUITAS EQUITY | | | | | |
| 1. Modal dasar Persero sebesar Rp. 3,5 T <i>Persero's basic capital (Rp. 3,5 T)</i> | - | - | - | - | - |
| 2. Modal Saham <i>Stock Capital</i> | 2.470.000.000.000 | 2.470.000.000.000 | 2.470.000.000.000 | 100,00 | 100,00 |
| 3. Modal disetor lainnya <i>Other deposited capitals</i> | - | - | - | - | - |
| 4. BPYBDS | 1.072.940.984.034 | 1.549.777.626.034 | 826.546.294.646 | 77,04 | 53,33 |
| 5. Penyertaan Modal Negara <i>State Capitals</i> | - | - | - | - | - |
| 6. Selisih Penilaian Kembali <i>Revaluation</i> | 968.134.948 | 968.134.948 | 968.134.948 | 100,00 | 100,00 |
| 7. Saldo Laba <i>Profit Balance</i> | | | | | |
| a. Laba Rugi Ditahan <i>Retained Income</i> | 192.996.282.209 | 485.321.774.881 | 405.005.649.441 | 209,85 | 83,45 |
| b. Laba Rugi berjalan <i>Running Income</i> | 216.336.087.231 | 336.345.125.729 | 201.908.093.809 | 93,33 | 60,03 |
| 8. Kepentingan Non Pengendali <i>Non-Controlling Business</i> | 44.568.562.869 | 45.401.270.625 | 43.767.121.457 | 98,20 | 96,40 |
| JUMLAH EKUITAS <i>EQUITY TOTAL</i> | 3.997.810.051.291 | 4.887.813.932.217 | 3.948.195.294.301 | 98,76 | 80,78 |
| TOTAL KEWAJIBAN DAN EKUITAS ACCOUNTABILITY AND EQUITY TOTAL | 5.583.599.180.589 | 10.083.516.021.650 | 6.066.409.825.902 | 108,65 | 60,16 |

Aset Lancar

Realisasi Piutang (netto) sebesar Rp. 284.439.514.800,- terkait adanya realisasi piutang usaha bruto yang mengalami kenaikan, piutang angkutan barang yang belum terealisasi dan penyisihan piutang ragu-ragu yang belum dihapus.

Aset Tetap

Realisasi nilai buku Aset Tetap sebesar Rp. 3.511.511.914.160,-, disebabkan adanya koreksi atas pencatatan aset asal BPYBDS yang semula berdasarkan BASTO menjadi BAST dan realisasi investasi Tahun 2011 baru tercapai 20,63%.

Aset Lain-lain

Realisasi Aset Lain-lain sebesar Rp. 730.402.478.934,- merupakan aset pajak tangguhan, pekerjaan dalam proses, aset tetap dalam penyelesaian, persediaan scrap, aset tetap dihentikan dari operasi dan Dana Non Operasi (Dana Iuran Pegawai Swakelola).

Liabilitas Jangka Pendek

Realisasi Liabilitas Jangka Pendek sebesar Rp. 1.237.591.454.835,- hal ini terkait dengan meningkatnya hutang kepada pihak ketiga, adanya hutang pajak, kenaikan biaya yang masih harus dibayar dan adanya realisasi Kredit Modal Kerja (KMK) termasuk anak perusahaan.

Liabilitas Jangka Panjang

Realisasi Liabilitas Jangka Panjang sebesar Rp. 880.623.076.766,- adalah pembayaran hutang PSL dan anggaran termasuk pinjaman Bank sedangkan realisasi dicatat di liabilitas jangka pendek.

Ekuitas

Realisasi Ekuitas Perusahaan sebesar Rp. 3.948.195.294.301, terkait dengan pencatatan AT BPYBDS semula berdasarkan BASTO menjadi BAST.

Current Assets

Net receivables realization reaches Rp. 284,439,514,800,00 due to the increase in gross business receivables, the unresolved freight receivables, and also the unresolved exclusion for the doubtful.

Fixed Assets

Cash value for fixed assets realization reaches Rp. 3,511,511,914,160,00 due to correction for the recording of the BPYBDS's assets of origin which is formerly based on BASTO to BAST and also investment realization in 2011 has only reached 20.63%.

Other assets

Other assets realization reaches Rp. 730,402,478,934,00 which includes deferred taxes, ongoing projects, fixed assets in progress, scrap stocks, suspended fixed assets, and Non-Operation Budget (Self-Managed Employees Funds).

Short-Term Liability

Short-term Liability realization reaches Rp .1,237,591,454,835.00. which includes the increase in debts to the third parties, the augment of unresolved budget, and Working Capital Credits (KMK), including the subsidiaries.

Long-Term Liability

Long-term liability realization reaches Rp. 880,623,076,766.00 which includes the payment of PSL debts and also bank loan which realization is recorded in short-term liability.

Equity

Company's Equity Realization reaches Rp. 3,948,195,294,301.00, which includes the recording of AT BPYBDS which is formerly based on BASTO to BAST.



II. Laporan Laba Rugi Komprehensif
Comprehensive Profit-Loss Report

**TABEL
LABA RUGI KOMPREHENSIF TAHUN 2011
COMPREHENSIVE PROFIT LOSS 2011**

(dalam ribuan rupiah *in thousand rupiah*)

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | % [5:3] [5:4] | |
|----|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------------|------------------|-------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | [5:3] | [5:4] |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

I. PENDAPATAN OPERASI OPERATIONAL INCOME

A. Pendapatan KA Penumpang *Passenger Train Income*

| | | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|--------|--------|
| 1) Kelas Eksekutif (Kelas 1) <i>Executive Class</i> | 1,035,612,601 | 1,222,860,957 | 1,127,176,740 | 108.84 | 92.18 |
| 2) Kelas Bisnis (Kelas 2) <i>Business Class</i> | 868,904,027 | 749,123,177 | 1,118,833,209 | 128.76 | 149.35 |
| 3) Kelas Ekonomi (Kelas 3) <i>Economy Class</i> | 846,307,478 | 1,151,292,466 | 699,438,721 | 82.65 | 60.75 |
| Sub Jumlah Pendapatan KA Penumpang <i>Passenger Train Income Subtotal</i> | 2,750,824,105 | 3,123,276,600 | 2,945,448,670 | 107.08 | 94.31 |

B. Pendapatan KA Barang *Freight Train Income*

| | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|--------|-------|
| 1) Batubara Coals | 1,347,794,678 | 1,846,154,197 | 1,597,704,506 | 118.54 | 86.54 |
| 2) BBM Fuel | 168,329,398 | 174,614,832 | 174,531,198 | 103.68 | 99.95 |
| 3) Peti Kemas Containers | 26,028,903 | 243,559,820 | 101,053,526 | 388.24 | 41.49 |
| 4) Semen Cements | 62,041,939 | 88,384,168 | 82,091,772 | 132.32 | 92.88 |
| 5) Parcel & ONS Parcels & ONS | 20,907,969 | 167,393,177 | 117,127,574 | 560.21 | 69.97 |
| 6) Lainnya Others | 90,208,039 | 237,055,581 | 126,184,963 | 139.88 | 53.23 |
| Sub Jumlah Pendapatan KA Barang <i>Freight Train Income Subtotal</i> | 1,715,310,928 | 2,757,161,774 | 2,198,693,538 | 128.18 | 79.74 |

C. Pendapatan Pendukung Angkutan KA *Train Load Supplementary Income*

| | | | | |
|------------|-------------|------------|--------|-------|
| 79,079,811 | 151,987,545 | 92,026,718 | 116.37 | 60.55 |
|------------|-------------|------------|--------|-------|

D. Pendapatan Usaha Non Angkutan *Non-Load Income*

| | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|--------|-------|
| 1) Pendapatan Optimalisasi Aset <i>Assets Optimization Income</i> | 88,591,718 | 256,202,443 | 224,510,157 | 253.42 | 87.63 |
| 2) Pendapatan Non Angkutan Lainnya <i>Other Non-Load Income</i> | 22,949,056 | 245,968,285 | 9,978,268 | 43.48 | 4.06 |
| E. Subsidi Pemerintah (PSO) <i>Government Subsidies (PSO)</i> | 534,797,985 | 639,609,146 | 623,437,571 | 116.57 | 97.47 |

| | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|--------|-------|
| JUMLAH PENDAPATAN OPERASI OPERATIONAL INCOME TOTAL | 5,191,553,603 | 7,174,205,792 | 6,094,094,921 | 117.38 | 84.94 |
|--|---------------|---------------|---------------|--------|-------|

II. BEBAN POKOK PENJUALAN PRIMARY SALES LIABILITY

a. BEBAN OPERASI SARANA MEANS OPERATIONAL LIABILITY

| | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|--------|--------|
| 1) Beban BBM dan Listrik Aliran Atas <i>Fuel and Electricity</i> | 753,574,298 | 918,857,530 | 908,373,738 | 120.54 | 98.86 |
| 2) Beban Pegawai <i>Employment</i> | 564,576,094 | 801,296,786 | 669,864,798 | 118.65 | 83.60 |
| 3) Beban Perawatan Sarana Perkeretaapian <i>Rairoad System Maintanance</i> | 1,066,025,239 | 1,119,536,975 | 984,664,676 | 92.37 | 87.95 |
| 4) Beban Pendukung Kantor Unit Sarana <i>Unit Offices Supplement</i> | 7,554,950 | 3,698,165 | 9,443,244 | 124.99 | 255.35 |
| 5) Beban Pendukung Operasional <i>Operational Supplement</i> | 14,072,555 | 92,483,917 | 89,921,242 | 638.98 | 97.23 |
| 6) Beban Sewa Guna Usaha Sarana dan Fasilitas Bengkel <i>Business Related Leasings and Workshops</i> | - | 320,000 | 240,552 | 75.17 | |
| 7) Beban BBM All in <i>All-in fuel</i> | 20,621,236 | 33,210,664 | 23,453,216 | 113.73 | 70.62 |
| 8) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian | 171,711,762 | 273,653,651 | 220,400,798 | 128.36 | 80.54 |
| 9) Beban Pendukung Angkutan KA <i>Train Load Supplement</i> | 53,297,179 | 42,659,480 | 132,835,610 | 249.24 | 311.39 |
| 10) Beban Terminal Peti Kemas <i>Containers Terminal</i> | 3,259,363 | 2,267,120 | 2,379,947 | 73.02 | 104.98 |
| 11) Beban Asuransi <i>Insurance</i> | 15,578,881 | 19,154,450 | 14,030,589 | 90.06 | 73.25 |
| Jumlah Beban Operasi Sarana <i>Total Means Operational Liability</i> | 2,670,271,558 | 3,307,138,738 | 3,055,608,409 | 114.43 | 92.39 |

**TABEL
LABA RUGI KOMPREHENSIF TAHUN 2011
COMPREHENSIVE PROFIT-LOSS YEAR 2011**

(dalam ribuan rupiah *in thousand rupiah*)

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | % [5:3] [5:4] | |
|--|--|-------------------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | [5:3] | [5:4] |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| b. BEBAN OPERASI PRASARANA INFRASTRUCTURE OPERATIONAL LIABILITY | | | | | | |
| 1) | Beban Perawatan Prasarana Pendukung Angk. KA <i>Train Supplementary Infrastructures Maintenance</i> | 38,871,678 | 55,648,121 | 26,609,937 | 68.46 | 47.82 |
| 2) | Beban Perawatan dan Operasi Prasarana Perkeretaapian (IMO) <i>Railroad System Infrastructures Maintenance and Operation</i> | 458,852,756 | 790,938,942 | 613,557,438 | 133.72 | 77.57 |
| 3) | Beban Pegawai Employment | 657,510,609 | 846,337,564 | 755,186,247 | 114.86 | 89.23 |
| 4) | Beban Penyusutan AT Prasarana Infrastructures Depreciation | 9,246,541 | 12,786,350 | 8,032,112 | 86.87 | 62.82 |
| 5) | Beban Amortisasi Pras Pokok Angkutan KA <i>Train Load Amortisation</i> | - | 7,161,910 | - | - | - |
| 6) | Beban Stasiun Station | 103,813,032 | 264,806,556 | 49,856,856 | 48.03 | 18.83 |
| 7) | Beban K3 K3 | 48,618,775 | 212,592,107 | 138,494,179 | 284.86 | 65.15 |
| Jumlah Beban Operasi Prasarana Infrastructures Operational Liability Total | | 1,316,913,391 | 2,190,271,550 | 1,591,736,770 | 120.87 | 72.67 |
| c. BEBAN OPTIMALISASI ASET ASSETS OPTIMIZATION LIABILITY | | | | | | |
| 1) | Beban Perawatan Aset Properti - Optimalisasi PTKA <i>Property Assets Maintenance PTKA Optimization</i> | 14,333,959 | 37,346,373 | 9,251,351 | 64.54 | 24.77 |
| 2) | Beban Pendukung Kantor Unit Komersial - Properti - Optimalisasi Commercial Unit Offices Supplement - Property - Optimization | 4,653,577 | 17,133,981 | 13,589,128 | 292.01 | 79.31 |
| 3) | Beban Pegawai Komersial - Properti - Optimalisasi Commercial Employment - Property - Optimization | 1,882,982 | 20,352,150 | 5,367,909 | 285.07 | 26.38 |
| 4) | Beban Penyusutan AT (Aset Property - Optimalisasi) AT Depreciation (Property Assets - Optimization) | - | - | 292,255 | | |
| Jumlah Beban Optimalisasi Aset Assets Optimization Liability Total | | 20,870,518 | 74,832,504 | 28,500,643 | 136.56 | 38.09 |
| JUMLAH BEBAN POKOK PENJUALAN PRIMARY SALES LIABILITY TOTAL | | 4,008,055,466 | 5,572,242,792 | 4,675,845,822 | 116.66 | 83.91 |
| III. | LABA (RUGI) KOTOR JASA ANGKUTAN LOADING SERVICE GROSS PROFIT (LOSS) | 1,183,498,136 | 1,601,963,000 | 1,418,249,099 | 119.84 | 88.53 |
| IV | BEBAN USAHA OPERATIONAL LIABILITY | | | | | |
| a. | Beban Pegawai Employment | 693,092,620 | 536,592,296 | 754,984,441 | 108.93 | 140.70 |
| b. | Beban Umum dan Administrasi General and Administration | | | | | |
| 1) | Beban Rapat/Akomodasi/Perjalanan Dinas Meetings/Accommodation/Business Trips | 46,394,735 | 33,750,325 | 55,804,230 | 120.28 | 165.34 |
| 2) | Beban LAT LAT | 19,850,578 | 12,891,633 | 18,099,858 | 91.18 | 140.40 |
| 3) | Beban ATK Stationeries | 31,857,649 | 8,801,624 | 22,073,902 | 69.29 | 250.79 |
| 4) | Beban Kerumahtanggaan Menage | 125,415,941 | 203,600,296 | 241,824,386 | 192.82 | 118.77 |
| 5) | Beban Inventaris Inventory | 33,158,193 | 13,910,651 | 25,961,887 | 78.30 | 186.63 |
| 6) | Beban Pengiriman Barang Delivery of Goods | 2,069,341 | 434,227 | 6,560,841 | 317.05 | 1,510.92 |
| 7) | Beban Penjualan Kantor Pusat Head Office Sales | 14,303,237 | 44,250,403 | 28,506,642 | 199.30 | 64.42 |
| 8) | Beban Pendidikan Education | 28,938,983 | 69,596,595 | 47,713,179 | 164.88 | 68.56 |
| 9) | Beban Litbang Research & Development | 7,605,808 | 14,956,055 | 15,131,885 | 198.95 | 101.18 |
| 10) | Beban Pemeriksaan Examination | 1,126,608 | 7,746,055 | 2,315,370 | 205.52 | 29.89 |
| 11) | Beban Kehumasan Public Relations | 11,674,451 | 10,146,259 | 12,809,836 | 109.73 | 126.25 |
| 12) | Beban Mess Housing | - | 23,063,327 | 4,312,859 | | 18.70 |
| Jumlah Total b : | | 322,395,523 | 443,147,449 | 481,114,874 | 149.23 | 108.57 |
| c. | Penyusutan Aktiva Tetap Lainnya Other Fixed Assets Depreciation | 18,662,913 | 36,304,240 | 19,731,725 | 105.73 | 54.35 |
| e. | PBB Property Tax | 23,311,910 | 26,711,910 | 22,029,225 | 94.50 | 82.47 |
| JUMLAH BEBAN USAHA OPERATIONAL EXPENSES TOTAL | | 1,057,462,966 | 1,042,755,895 | 1,277,860,266 | 120.84 | 122.55 |
| V. | LABA (RUGI) USAHA OPERATING PROFIT (LOSS) | 126,035,170 | 559,207,105 | 140,388,833 | 111.39 | 25.10 |

**TABEL
LABA RUGI KOMPREHENSIF TAHUN 2011
COMPREHENSIVE PROFIT-LOSS YEAR 2011**

(dalam ribuan rupiah *in thousand rupiah*)

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | % [5:3] [5:4] | |
|--|--|-------------------------------|--------------------|--------------------------|------------------|--------------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | [5:3] | [5:4] |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| VI. PENDAPATAN DAN BIAYA NON OPERASI NON-OPERATIONAL INCOME AND EXPENSES | | | | | | |
| A. | PENDAPATAN <i>INCOME</i> : | | | | | |
| 1. | Bunga Deposito dan Jasa Giro <i>Deposit and Current Accounts</i> | 26,132,040 | 25,888,470 | 23,359,653 | 89.39 | 90.23 |
| 2. | Pendapatan Non Operasi Lainnya <i>Other Non-Operational Income</i> | 130,779,083 | 24,095,143 | 161,203,980 | 123.26 | 669.03 |
| | Pendapatan Non Operasi <i>Non-Operational Income</i> | 156,911,123 | 49,983,614 | 184,563,633 | 117.62 | 369.25 |
| B. | BIAYA <i>EXPENSES</i> | - | - | - | - | - |
| 1. | Pengusahaan Properti <i>Property Procurement</i> | - | - | - | - | - |
| 2. | Lainnya <i>Others</i> | 148,734 | 277,534 | 1,027,397 | 690.76 | 370.19 |
| | Biaya Non Operasi <i>Non-Operational Expenses</i> | 148,734 | 277,534 | 1,027,397 | 690.76 | 370.19 |
| | LABA RUGI NON OPERASI <i>NON-OPERATIONAL PROFIT LOSS</i> | 156,762,389 | 49,706,079 | 183,536,237 | 117.08 | 369.24 |
| VII. LABA SEBELUM KERUGIAN LUAR BIASA PROFIT BEFORE EXTRAORDINARY LOSS | | | | | | |
| | BUNGA <i>INTEREST</i> | - | 93,033,682 | 25,868,144 | - | 27.81 |
| | LABA (RUGI) LUAR BIASA <i>EXTRAORDINARY PROFIT (LOSS)</i> | - | (15,430,361) | - | - | 2.00 |
| VIII. LABA (RUGI) SETELAH BUNGA DAN POS LUAR BIASA PROFIT (LOSS) AFTER INTEREST AND EXTRAORDINARY ITEMS | | | | | | |
| | SEBELUM PAJAK PENGHASILAN <i>BEFORE INCOME TAX</i> | 282,797,559 | 500,449,141 | 298,056,926 | 105.40 | 59.56 |
| IX. BEBAN PAJAK PENGHASILAN <i>INCOME TAX EXPENSES</i> | | | | | | |
| a. | PAJAK KINI <i>CURRENT TAXES</i> | 46,164,918 | 126,002,996 | 89,619,155 | 194.13 | 71.12 |
| b. | PAJAK TANGGUHAN <i>DEFERRED TAXES</i> | 20,533,434 | 37,899,563 | 7,193,289 | 35.03 | 18.98 |
| | JUMLAH BEBAN PAJAK PENGHASILAN <i>INCOME TAX EXPENSES TOTAL</i> | 66,698,352 | 163,902,560 | 96,812,444 | 145.15 | 59.07 |
| | LABA RUGI SEBELUM KEPENTINGAN NON PENGENDALI <i>PROFIT LOSS BEFORE NON CONTROLLING INTEREST</i> | 216,099,208 | 336,546,582 | 201,244,481 | 93.13 | 59.80 |
| | KEPENTINGAN NON PENGENDALI <i>NON CONTROLLING INTEREST</i> | (236,880) | 201,456 | (663,612) | (80.15) | (329.41) |
| X. LABA (RUGI) BERSIH <i>NET PROFIT (LOSS)</i> | | | | | | |
| | | 216,336,087 | 336,345,126 | 201,908,094 | 93.33 | 60.03 |



Realisasi pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp. 2.945.448.670,- hal ini disebabkan ketersediaan sarana yang terbatas sehingga mempengaruhi Stamformasi (SF) pada saat peak season, KA yang telah ditargetkan jalan di tahun 2011 tidak dapat dijalankan, adanya pengurangan Stamformasi KA serta batasan okupansi penumpang Tahun 2011 untuk kelas bisnis dan kelas ekonomi sebesar 125% dan 150% menjadi 100% sesuai dengan kebijakan Direksi dalam rangka keselamatan Perka, adanya pembatalan KA Ekonomi dan Lokal karena dikhawatirkan terjadinya pengrusakan oleh suporter sepak bola.

Realisasi pendapatan angkutan barang sebesar Rp. 2.198.693.538,- dapat dijelaskan sbb:

- λ Angkutan Batubara tidak tercapai karena terlambatnya kedatangan lokomotif dan gerbong baru, angkutan PT PMSS/BMSS tidak terealisasi karena track belum dibangun, Gangguan pada peralatan muat (LTS) dan bongkar(RCD).
- λ Angkutan Pertamina tidak tercapai karena adanya pipanisasi dan keterbatasan sarana ketel yang sedang diperbaiki.
- λ Angkutan peti kemas karena terlambatnya kedatangan lokomotif dan gerbong baru sehingga angkutan yang telah ditargetkan tidak terealisasi.

Pendapatan Pendukung Angkutan KA sebesar Rp. 92.026.718,- disebabkan pendapatan tulah terealisasi ke pendapatan penumpang dan dihapuskannya suplisi mulai bulan Mei 2011.

Pendapatan optimalisasi aset terealisasi Rp. 224.510.157,- karena masih banyaknya aset yang bermasalah dengan pihak ketiga.

Pendapatan non angkutan lainnya yang terdiri dari pendapatan sewa di lingkungan stasiun dan parkiran realisasi Rp. 9.978.268,- dikarenakan karena masih banyak kontrak persewaan yang sedang dalam proses perpanjangan.

Passengers transport income realization is Rp.2.945.448,67.00 due to the limited availability of facilities that affects train formation at peak season, the operational failure of the units that are targeted to run in 2011, the cut for train formation and passengers occupancy limit from 125% and 150% for the Business and Economy Class to 100% referring to the Board's policy for Perka's safety, and also the cancellation of Economy and Local units because of concern for vandalism by football supporters.

Freight load income realization Rp. 2,198,693,538.00 which includes:

- λ Coal load has not been accomplished due to the delay in new locomotives and wagon arrival, freight load for PT PMSS/BMSS has not been carried out because of the unfinished track, and also disturbance in loading tools (LTS) and unloading tools (RCD).
- λ Freight load for Pertamina has not been carried out due to piping and unfixed kettle facilities.
- λ Due to the delay of the new locomotives and wagon arrival, the planned transport of containers cannot be carried out.

Train load sustaining income is Rp. 92.026.718,- due to the realization of surtax income to the passengers income and the cut for suplisi on May 2011.

Assets optimizing income is Rp. 224.510.157,- due to unresolved assets problems with the third parties.

The other non-load income which includes leasing income from stations and parking areas is Rp. 9.978.268,- due to the leasing contracts in extension process.



III. Laporan Arus Kas (dalam ribuan rupiah)

Cash Flow Report (in thousand rupiah)

**Tabel
Laporan Arus Kas Cash Flow Report**

(dalam ribuan rupiah *in thousand rupiah*)

| URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | % 4:2 4:3 | |
|--|-------------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------|----------|
| | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 4 | 5 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| I. ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI CASH FLOW FROM OPERATIONS | | | | | |
| Laba (Rugi) Bersih Net Profit (Loss) | 216,336,087 | 336,345,126 | 201,908,094 | 93.33 | 60.03 |
| Ditambah (dikurangi) pos-pos yang tidak mempengaruhi <i>Added (Subtracted from) to non-influential items</i> | | | | - | - |
| kas dan setara kas <i>Cash and cash equivalents</i> : | | | | - | - |
| Penyusutan Aset Tetap <i>Fixed Assets Depreciation</i> | 198,158,951 | 310,461,256 | 247,818,932 | 125.06 | 79.82 |
| Amortisasi <i>Amortization</i> | - | 7,161,910 | - | - | - |
| Aset Pajak Tangguhan <i>Deferred Tax Assets</i> | 20,533,434 | 38,549,563 | 7,193,289 | 35.03 | 18.66 |
| Selisih rekonsiliasi BPYBDS <i>Reconciliation difference BPYBDS</i> | - | - | (67,452,309) | - | - |
| Kewajiban Iuran Pensiun Sekaligus <i>Pension Liability</i> | (79,500,000) | - | (79,500,000) | 100.00 | - |
| Kewajiban imbalan pasca kerja <i>Post-Employment Benefits</i> | (2,023,687) | (79,500,000) | 29,006,143 | 1,633.33 | 236.49 |
| Utang iuran pensiun swakelola <i>Self-Managed Pension Funds Debts</i> | (64,077,926) | (6,101,639) | (18,110,605) | 171.74 | (96.82) |
| Cadangan Penghapusan piutang <i>Offs of Accounts Receivable Reserves</i> | 6,680,250 | (301,347) | 1,600,656 | 23.96 | 731.17 |
| Kas dan setara Kas sebelum perubahan modal kerja <i>Cash and Cash Equivalents before modal changes</i> | 296,107,109 | 606,614,869 | 322,464,199 | 108.90 | 53.16 |
| Penurunan (kenaikan) aktiva lancar : <i>Decrease (increase) in current assets</i> | | | | | |
| Piutang Usaha <i>Operational Receivables</i> | 13,194,137 | 12,053,898 | (78,422,387) | (594.37) | (650.60) |
| Piutang Lain-lain <i>Other receivables</i> | 34,863,780 | - | (32,981,057) | (94.60) | - |
| Persediaan <i>Supply</i> | (56,302,707) | 31,641,313 | 8,820,979 | 215.67 | 27.88 |
| Pendapatan Yang Masih Harus Diterima <i>Incoming income</i> | (3,365,541) | (26,152,287) | (19,296,775) | (373.36) | 126.21 |
| Uang Muka <i>Down Payment</i> | (7,096,874) | - | 32,370,308 | 656.12 | - |
| Uang Muka Pajak <i>Tax Down Payment</i> | (10,650,585) | - | 79,084,303 | 942.53 | - |
| Aset Lancar Lainnya <i>Other current assets</i> | (25,717,973) | 45,118,480 | 88,483,218 | 544.05 | 196.11 |
| Kenaikan / (penurunan) kewajiban lancar : <i>Increase / Decrease in Current Liabilities</i> | | | | | |
| Utang Usaha <i>Operational Debts</i> | 12,603,190 | 199,705,436 | 125,881,455 | 998.81 | 63.03 |
| Biaya Yang Masih Harus Dibayar <i>Deferred Expenses</i> | (255,425,202) | - | (12,135,647) | 195.25 | - |
| Utang Pajak <i>Tax Debts</i> | 30,429,263 | - | 57,469,886 | 188.86 | - |
| Pendapatan Diterima Dimuka <i>Income in Advance</i> | 12,774,898 | 8,888,301 | 21,787,718 | 170.55 | 245.13 |
| Utang Lancar Lainnya <i>Other Current Debts</i> | 7,293,301 | - | 14,707,022 | 201.65 | - |
| | (247,400,315) | 271,255,142 | 285,769,024 | 315.51 | 105.35 |
| Kas Bersih diperoleh dari (digunakan untuk) Aktivitas Operasi <i>Net Cash obtained from (allocated to) Operations</i> | 48,706,795 | 877,870,011 | 608,233,223 | 1,248.76 | 69.29 |
| II. ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI <i>CASH FLOW FROM INVESTMENTS</i> | | | | | |
| Pelepasan (Perolehan) aktiva sebagai berikut : <i>Allocation (Obtain) of Assets</i> | | | | | |
| Investasi jangka Pendek <i>Short term Investments</i> | 3,200,000 | - | - | - | - |
| Investasi properti <i>Property investments</i> | - | - | (1,239,553) | - | - |
| Penyertaan pada anak perusahaan <i>Subsidiaries</i> | - | (104,768,280) | - | - | - |
| Aset Tetap <i>Fixed Assets</i> | (193,991,374) | (3,567,968,126) | (1,095,840,809) | (364.89) | 169.29 |
| Deposito berjangka yang dijaminkan <i>Insured Deposits</i> | (163,298,940) | - | - | - | - |
| Aset Dalam Pelaksanaan <i>Assets in Implementation</i> | (393,153,481) | 565,415,573 | (26,692,486) | 193.21 | (4.72) |
| Aktiva Tetap tidak produktif <i>Non - productive of fixed assets</i> | 86,508 | - | - | - | - |
| Beban Ditangguhkan <i>Deferred Expenses</i> | 245,646 | (864,944,789) | 1,120,309 | 456.07 | 200.13 |
| Dana Iuran Pensiun Swakelola <i>Self-Managed Pension Fund</i> | 64,077,926 | 6,101,639 | 18,110,605 | 28.26 | 296.82 |
| Suku Cadang dan Perlengkapan Slow Moving <i>Supare parts and slow moving equipments</i> | (6,650,819) | - | - | - | - |
| Kas Bersih diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi <i>Net Cash Obtained from (allocated to) Investments</i> | (689,484,534) | (3,966,163,984) | (1,104,541,933) | 39.80 | 172.15 |

**Tabel
Laporan Arus Kas Cash Flow Report**

(dalam ribuan rupiah *in thousand rupiah*)

| URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | % 4:2 4:3 | |
|---|-------------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------|----------|
| | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5 | 6 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | |
| III. ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN CASH FLOW FROM FUNDING | | | | | |
| Pinjaman Jangka Pendek <i>Short-term Loans</i> | 161,823,517 | 3,071,062,627 | 256,383,419 | 158.43 | 8.35 |
| Pinjaman Jgk Panjang (Setelah Dikurangi bagian Jatuh Tempo) <i>Long-term loans (after subtracted from due date)</i> | - | - | 100,714,800 | - | - |
| Kepentingan Non Pengendali <i>Non-Controlling Interests</i> | (363,439) | - | (801,441) | (20.52) | - |
| Pembagian Laba Tahun Sebelumnya : <i>Previous Year's Profit Allocation</i> | | | - | - | - |
| Saldo laba yang dicadangkan <i>Retained Earnings</i> | 154,026,317 | - | 212,009,367 | 137.64 | - |
| Saldo laba yang belum dicadangkan <i>Unretained earnings</i> | (154,800,317) | - | (216,336,087) | 60.25 | - |
| Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan <i>Net cash obtained from (allocated to) Funding</i> | 160,686,078 | 3,071,062,627 | 351,970,057 | 219.04 | 11.46 |
| Ken�akan / Penurunan kas dan setara kas bersih Increase/Decrease in Cash and Cash Equivalents | (480,091,661) | (17,231,346) | (144,338,653) | 169.94 | (637.65) |
| Kas dan setara kas awal tahun Cash and cash equivalents in the beginning of the year | 1,215,229,501 | 573,053,480 | 735,137,839 | 60.49 | 128.28 |
| Kas dan setara kas posisi 31 Desember 2011 Cash and cash equivalents by December 31st 2011 | 735,137,839 | 555,822,133 | 590,799,187 | 80.37 | 106.29 |

Realisasi saldo kas akhir Tahun 2011 sebesar Rp. 590.799.187,- atau 106,29% terhadap anggarannya sebesar Rp. 555.822.133,- dengan penerimaan/ penurunan kas sebesar Rp. (144.338.653),- atau (637,65)% dari anggaran Rp. (17.231.346),- dapat diuraikan sebagai berikut:

a) Kas bersih diperoleh dari aktivitas operasi:

Realisasi arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas operasi sebesar Rp. 639.554.497,- atau 72,85% dari anggarannya Rp. 877.870.011,- serta realisasi di bawah anggaran karena adanya kenaikan piutang pada pihak ketiga, kenaikan piutang lain-lain dan kenaikan aset lancar lainnya dan adanya penurunan hutang pajak.

b) Kas bersih dari investasi

Realisasi arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas Investasi sebesar Rp. (647.014.930),- atau 183,69% dari anggarannya Rp. (3.966.163.984),- di bawah anggaran hal ini disebabkan realisasi aset tetap yang masih di bawah anggaran karena investasi baru terealisasi 20,63% dan kenaikan aset tetap dalam penyelesaian, iuran pensiun swakelola dan persediaan scrap.

c) Arus kas dari aktivitas pendanaan

Realisasi arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas pendanaan sebesar Rp. (136.878.220),- atau (4,46)% dari anggarannya Rp. 3.071.062.627,- berasal dari pinjaman Bank yang belum terealisasi sepenuhnya, Hak Minoritas dan Saldo Laba yang Ditahan.

The 2011 year-end cash balance realization is Rp.590.799.187,- or 106,29% of the budget which is Rp.555.822.133,- with cash receipts/decrease in cash as much as Rp. (144.338.653),- or (637,65)% of the Rp. (17.231.346) budget,- which includes:

a) Net cash obtained from operational activities:

Net cash obtained from operational activities realization reaches Rp. 639.554.497,- or 72,85% of the Rp. 877.870.011,- budget and also realization out of the budget due to the rise of receivables to the third parties, other receivables, and other current assets, and the decrease of tax debts.

b) Net cash from investments

Net cash obtained from investment activities realization reaches Rp. (647.014.930),- or 183,69% of the Rp. (3.966.163.984),- which is out of the budget due to accomplished investments which are only 20,63% and the increase of fixed assets in progress, self-managed pension funds and also scrap stock.

c) Cash flow from funding

Cash flow obtained from funding activities realization reaches Rp. (136.878.220),- or (4,46)% of the Rp. 3.071.062.627,- budget which comes from the fully-unresolved bank loan, minority rights, and retained earnings.

IV. Rasio Keuangan *Financial Report*

**Tabel
Ratio Keuangan Financial Report**

| NO | URAIAN DESCRIPTION | FORMULA FORMULA | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|----|---|---|-------------------------------|--------------------|--------------------------|-----------------|--------|
| | | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 6 : 4 | 6 : 5 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Profit Margin <i>Profit Margin</i> | <u>EAT</u> Sales | 4.04 | 4.66 | 3.22 | 79.68 | 69.10 |
| 2 | Asset Turn Over <i>Asset Turn Over</i> | <u>Sales</u> Capital Employed | 103.86 | 71.64 | 111.90 | 107.74 | 156.19 |
| 3 | Return On Asset <i>Return On Asset</i> | <u>EAT</u> Total Asset | 3.87 | 3.34 | 3.32 | 85.72 | 99.39 |
| 4 | Financial Leverage <i>Financial Leverage</i> | <u>Total Asset</u> Equity | 141.24 | 208.23 | 153.65 | 108.79 | 73.79 |
| 5 | Return On Equity <i>Return On Equity</i> | <u>EAT</u> Modal Sendiri Self Capital | 6.55 | 7.55 | 6.24 | 95.30 | 82.74 |
| 6 | Ebitda | <u>EBIT, Deprecion, Amortization</u> Total Asset | 8.61 | 5.75 | 13.75 | 159.67 | 239.16 |
| 7 | ROCE | <u>EAT</u> Capital Employed | 4.20 | 3.34 | 3.60 | 85.76 | 107.92 |

Realisasi Rasio Keuangan Tahun 2011 adalah sebagai berikut :

- 1) Profit Margin tercapai 69,10 % dari anggaran karena realisasi pendapatan tidak memenuhi target (realisasi penumpang yang di bawah target).
- 2) Aset Turn Over tercapai 156,19 % dari anggaran tidak tercapainya total aset.
- 3) Return On Asset tercapai 99,39 % dari anggaran karena naiknya piutang usaha, persediaan, aset lancar lainnya dan aset lain-lain.
- 4) Financial Leverage tercapai 73,79 % dari anggaran, hal ini terkait tidak tercapainya total aset karena investasi baru terealisasi 20,63%.
- 5) Return On Equity tercapai 82,74 % dari anggaran seiring tidak tercapainya laba dan naiknya modal sendiri.
- 6) Ebitda realisasinya 239,16 % dari anggaran seiring tidak tercapainya total aset.
- 7) ROCE realisasinya 107,92 % dari anggaran seiring tidak tercapainya total aset.

V. Perhitungan Nilai Tambah Calculation of Value Added

1) Pendekatan Penerimaan/Pendapatan

Receipt/Income Approach

Tabel
Perhitungan Nilai Tambah Pendekatan Pendapatan/ Penerimaan
Calculation of Value Added with Receipt/Income
(dalam ribuan rupiah
in thousand rupiah)

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|----|--|-------------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------|--------------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | BIAYA EXPENSES | | | | | |
| a. | Biaya Pegawai Employment | 1,917,062,305 | 2,204,578,796 | 2,185,403,395 | 114.00 | 99.13 |
| b. | Penyusutan AT Fasilitas <i>Depreciation of AT facilities</i> | 18,662,913 | 36,304,240 | 19,731,725 | 105.73 | 54.35 |
| c. | Penghapusan Piutang Ragu-ragu <i>Elimination of the Doubtfuls</i> | 125,627,459 | 184,241,916 | (0) | (0.00) | (0.00) |
| d. | Biaya Sewa Renting expense | - | 320,000 | 240,552 | | 75.17 |
| e. | Biaya K.3 K.3 | 48,618,775 | 212,592,107 | 138,494,179 | 284.86 | 65.15 |
| f. | Laba/Rugi Profit/Loss | 282,797,559 | 500,449,141 | 298,056,926 | 105.40 | 59.56 |
| | JUMLAH TOTAL = | 2,392,769,010 | 3,138,486,200 | 2,641,926,777 | 110.41 | 84.18 |
| 2. | PENDAPATAN INCOME | | | | | |
| a. | Pendapatan Bunga Deposito <i>Deposit interests</i> | 26,132,040 | 25,888,470 | 23,359,653 | 89.39 | 90.23 |
| b. | Pendapatan Sewa Leasings | 88,591,718 | 256,202,443 | 224,510,157 | 253.42 | 87.63 |
| | JUMLAH TOTAL = | 114,723,759 | 282,090,913 | 247,869,811 | 216.06 | 87.87 |
| 3. | VALUE ADDED AT FACTOR VALUE ADDED AT FACTOR | 2,278,045,251 | 2,856,395,287 | 2,394,056,966 | 105.09 | 83.81 |
| 4. | PAJAK-PAJAK TAXES | | | | | |
| a. | Pph Badan Psl 25 Pph Badan Psl 25 | 41,473,494 | 60,085,132 | 32,548,167 | 78.48 | 54.17 |
| b. | PBB PBB | 19,143,578 | 19,617,977 | 16,348,314 | 85.40 | 83.33 |
| c. | Pph Psl 21 Pph Psl 21 | 37,857,546 | 25,003,793 | 75,533,347 | 199.52 | 302.09 |
| d. | Pph Psl 22 Pph Psl 22 | 1,380,655 | 2,390,432 | 2,222,804 | 161.00 | 92.99 |
| e. | Pph Psl 23 Pph Psl 23 | 15,203,222 | 40,318,529 | 15,030,870 | 98.87 | 37.28 |
| f. | PPPh Psl 4 Ayat 2 PPPh Psl 4 Ayat 2 | 14,283,106 | 16,981,299 | 16,981,299 | 118.89 | 100.00 |
| g. | PPN Keluaran PPN Keluaran | 252,659,920 | 223,745,838 | 233,810,847 | 92.54 | 104.50 |
| h. | PPN Masukan PPN Masukan | (138,607,537) | (151,222,845) | (158,644,029) | (112.46) | (102.91) |
| | JUMLAH TOTAL = | 243,393,984 | 236,920,155 | 233,831,620 | 96.07 | 98.70 |
| 5. | SUBSIDI SUBSIDIES | 534,797,985 | 639,609,146 | 623,437,571 | 116.57 | 97.47 |
| 6. | VALUE ADDED AT FACTOR | 1,986,641,250 | 2,453,706,296 | 2,004,451,016 | 100.90 | 81.69 |

2) Pendekatan Produk
Product Approach

Tabel
Perhitungan Nilai Tambah Pendekatan Produk
Calculation of Value Added with Product Approach

(dalam ribuan rupiah *in thousand rupiah*)

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TRIWULAN I 2011 PER 3 MONTHS 1 2011 | | RASIO RATIO | |
|----|---|-------------------------------|--|--------------------------|---------------|--------------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | PENDAPATAN OPERASI /INCOME FROM OPERATION | 5,191,553,603 | 7,174,205,792 | 6,094,094,921 | 117.38 | 84.94 |
| 2. | BIAYA EXPENSES : | | | | | |
| a | Bahan Bakar Fuel | 753,574,298 | 918,857,530 | 908,373,738 | 120.54 | 98.86 |
| b | Pemeliharaan Sarana Means Maintenance | 1,066,025,239 | 1,119,536,975 | 984,664,676 | 92.37 | 87.95 |
| c | Pemeliharaan Prasarana Pokok Primary Infrastructure Maintenance | 458,852,756 | 790,938,942 | 613,557,438 | 133.72 | 77.57 |
| d | Pemeliharaan Prasarana Pendukung Supplementary Infrastructure | 38,871,678 | 55,648,121 | 26,609,937 | 68.46 | 47.82 |
| e | Biaya Penyusutan Sarana Means Depreciation Expense | 171,711,762 | 273,653,651 | 220,400,798 | 128.36 | 80.54 |
| f | Penyusutan Prasarana Infrastructure Depreciation | 9,246,541 | 12,786,350 | 8,032,112 | 86.87 | 62.82 |
| g | Biaya Penunjang Angkutan KA Train Loading Supplement | 56,556,542 | 44,926,600 | 135,215,557 | 239.08 | 300.97 |
| h | Biaya Asuransi Insurance | 15,578,881 | 19,154,450 | 14,030,589 | 90.06 | 73.25 |
| I | Biaya Lainnya Other expenses (tanpa biaya Piutang dan PBB) (minus receivables and property tax) | 920,076,003 | 1,489,809,732 | 1,281,832,193 | 139.32 | 86.04 |
| | JUMLAH TOTAL = | 3,490,493,700 | 4,725,312,352 | 4,192,717,039 | 120.12 | 88.73 |
| 3. | SELISIH 1-2 DIFFERENCE 1-2 | 1,701,059,902 | 2,448,893,440 | 1,901,377,882 | 111.78 | 77.64 |
| 4. | PENDAPATAN NON OPERASI (NET) NON-OPERATIONAL INCOME (NET) (Tanpa Pendapatan Bunga Deposito) (Minus Deposit Interest) | 130,779,083 | 24,095,143 | 93,751,671 | 71.69 | 389.09 |
| 5. | JUMLAH 3 + 4 TOTAL 3 + 4 | 1,831,838,985 | 2,472,988,584 | 1,995,129,553 | 108.91 | 80.68 |
| 6. | PAJAK-PAJAK TAXES | | | | | |
| a. | Pph Badan Psl 25 Pph Badan Psl 25 | 41,473,494 | 60,085,132 | 32,548,167 | 78.48 | 54.17 |
| b. | PBB PBB | 19,143,578 | 19,617,977 | 16,348,314 | 85.40 | 83.33 |
| c. | Pph Psl 21 Pph Psl 21 | 37,857,546 | 25,003,793 | 75,533,347 | 199.52 | 302.09 |
| d. | Pph Psl 22 Pph Psl 22 | 1,380,655 | 2,390,432 | 2,222,804 | 161.00 | 92.99 |
| e. | Pph Psl 23 Pph Psl 23 | 15,203,222 | 40,318,529 | 15,030,870 | 98.87 | 37.28 |
| f. | PPPh Psl 4 Ayat 2 PPh Psl 4 Ayat 2 | 14,283,106 | 16,981,299 | 16,981,299 | 118.89 | 100.00 |
| g. | PPN Keluaran PPN Keluaran | 252,659,920 | 223,745,838 | 233,810,847 | 92.54 | 104.50 |
| h. | PPN Masukan PPN Masukan | (138,607,537) | (151,222,845) | (158,644,029) | 114.46 | 104.91 |
| | JUMLAH TOTAL = | 243,393,984 | 236,920,155 | 233,831,620 | 96.07 | 98.70 |
| 7. | JUMLAH 5+6 TOTAL 5+6 | 2,075,232,969 | 2,709,908,739 | 2,228,961,173 | 107.41 | 82.25 |
| 8. | Pendapatan Sewa (sbg pengurang) Leasings (as subtractor) | 88,591,718 | 256,202,443 | 224,510,157 | 253.42 | 87.63 |
| 9. | NILAI TAMBAH VALUE ADDED AT FACTOR | 1,986,641,250 | 2,453,706,296 | 2,004,451,016 | 100.90 | 81.69 |

VI. Pajak, Deviden dan Devisa

a. Pajak

Berikut tabel pembayaran pajak berdasarkan jenis pajak pada Tahun 2011 :

- 1) PPh Pasal 21 merupakan pajak yang dikenakan atas seluruh penghasilan yang diterima pegawai PT KA selaku subjek pajak. Tahun 2011 realisasi mencapai Rp. 75.533.346.883. Realisasi lebih besar dikarenakan adanya SKPKB PPh Pasal 21 dari pemeriksaan tahun 2009 dibayarkan di tahun 2011.
- 2) PPh Pasal 22 yang menjadi beban PT. KAI adalah akibat transaksi pembelian BBM ke Pertamina dan impor suku cadang. Realisasi sebesar Rp. 2.222.803.867.
- 3) PPh Pasal 23 merupakan pajak penghasilan atas pendapatan jasa di luar jasa angkutan penumpang/barang oleh kereta api dan pendapatan persewaan di luar sewa tanah dan bangunan, antara lain jasa penjualan teknis di Balai Yasa dan sewa MTT. Realisasi PPh Pasal 23 Tahun 2011 sebesar Rp. 15.030.870.208, hal ini seiring dengan pendapatan jasa di luar jasa angkutan penumpang/ barang oleh kereta api dan pendapatan persewaan di luar sewa tanah dan bangunan yang tidak mencapai anggaran.

VI. Tax, Divident, and Foreign Exchange

a. Tax

- 1) *PPh Pasal 21 is the tax applied to the entire remuneration earned by the employees of PT KA as subject to tax. In 2011, the realization reaches Rp. 75.533.346.883. It results more due to the SKPKB PPh Pasal 21 from the verification in 2009 which was resolved in 2011.*
- 2) *PPh Pasal 22, as the PT. KAI's liability, is the result of the oil purchasing transaction with Pertamina and spare parts import. This reaches Rp. 2.222.803.867.*
- 3) *PPh Pasal 23 is remuneration tax to the service income excluding passengers/freight load service by train and leasing income excluding property leasing, which includes technical sale service at Balai Yasa and MTT leasing. In 2011, this reaches Rp. 15.030.870.208, due to the service income excluding passengers/freight load service by train and leasing income excluding property leasing which do not reach the budget.*

Tabel
REALISASI PEMBAYARAN PAJAK TAX PAYMENT REALIZATION

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|-----|--|-------------------------------|--------------------|--------------------------|-----------------|--------------|
| | | | ANGGARAN BUGDET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | <i>Pph Pasal 21</i> | 37.857.546 | 25.003.793 | 75.533.347 | 199,52 | 302,09 |
| 2. | <i>Pph Pasal 22</i> | 1.380.655 | 2.390.432 | 2.222.804 | 161,00 | 92,99 |
| 3. | <i>Pph Pasal 23</i> | 15.203.222 | 40.318.529 | 15.030.870 | 98,87 | 37,28 |
| 4. | <i>Pph Pasal 4 ayat 2</i> | 14.283.106 | 16.981.299 | 16.981.299 | 118,89 | 100,00 |
| 5. | <i>PPh Jasa Konstruksi & Konsultan</i> | - | - | - | - | - |
| 6. | <i>Bunga Deposito & Jasa Giro</i> | - | - | - | - | - |
| 5. | <i>PPN PKP (Keluaran)</i> | 252.659.920 | 223.745.838 | 233.810.847 | 92,54 | 104,50 |
| 6. | <i>PPN PKP (Masukan)</i> | (138.607.537) | (151.222.845) | (158.644.029) | (112,46) | (102,91) |
| 7. | <i>Kompensasi PPN</i> | (114.052.383) | - | - | - | - |
| 7. | <i>PPN Dibebaskan</i> | - | - | - | - | - |
| 8. | <i>PPh. Pasal 25 (Badan)</i> | 41.473.494 | 60.085.132 | 32.548.167 | 78,48 | 54,17 |
| 9. | <i>PBB</i> | 19.143.578 | 19.617.977 | 16.348.314 | 85,40 | 83,33 |
| 10 | <i>PPh Jasa Konst & Konsultan</i> | - | - | - | - | - |
| 11. | <i>Sanksi Administrasi Perpajakan</i> | | | | | |
| | - <i>PPN</i> | 6.635.970 | - | - | - | - |
| | - <i>PPH</i> | - | - | - | - | - |
| | Jumlah Total | 135.977.570 | 236.920.155 | 233.831.620 | 171,96 | 98,70 |

- 4) PPh Pasal 4 ayat 2 merupakan pajak penghasilan yang dikenakan terkait dengan pendapatan yang berasal dari pendapatan bunga deposito, jasa giro dan pendapatan atas sewa tanah & bangunan, Pajak ini bersifat final. Realisasi PPh Pasal 4 ayat 2 Tahun 2011 sebesar Rp. 16.981.298.899, hal ini disebabkan pendapatan persewaan atas tanah dan bangunan yang belum tertagih.
- 5) PPN PKP/PPN Keluaran adalah Pajak Pertambahan Nilai yang dikenakan kepada PT KA selaku Pengusaha Kena Pajak (PKP) saat melakukan penyerahan/penjualan jasa/barang. Adapun realisasi PPN Keluaran adalah sebesar Rp. 233.810.847.138, disebabkan adanya faktur pajak susulan (pembetulan).
- 6) PPN PKP (Masukan) adalah PPN yang terjadi akibat adanya transaksi pembelian barang/jasa. Realisasi Tahun 2011 sebesar Rp. (158.644.029.285), hal ini disebabkan adanya transaksi pembelian barang/jasa yang belum terealisasi.
- 7) PPN Dibebaskan adalah PPN yang dibebaskan berdasarkan PP No. 146 Tahun 2000, sebagaimana telah diubah dengan PP No.38 Tahun 2003. Tidak dianggarkan dan Realisasinya Nihil.
- 8) Pph Psl 25 adalah PPh Badan yakni Pajak yang dipungut dari BUMN/ BUMD yang menjalankan usaha atau melakukan kegiatan untuk memperoleh penghasilan. Tahun 2011 terealisasi Rp. 32.548.167.412,-
- 9) PBB belum terealisasi Rp. 16.348.314.462,-

b. Deviden

Pembayaran deviden kepada pemegang saham melalui Menteri Keuangan RI pada Tahun 2011 adalah nihil.

c. Devisa

Pada Tahun 2011 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak menghasilkan devisa karena tidak bergerak dalam bidang yang bisa menghasilkan devisa

VII. Kemampuan Membayar Hutang dan Tingkat Kolektibilitas Kemampuan Membayar Hutang

Untuk pinjaman jangka panjang (Investasi) pengadaan sarana baik di Sumatera Selatan maupun di Jawa, PT. KAI mempunyai kemampuan membayar utang sesuai dengan *schedule* dalam perjanjian mengingat investasi tersebut didukung oleh kontrak angkutan baik Batu Bara PT. BA maupun Non PT. BA serta angkutan barang lainnya di Jawa.

Untuk pinjaman jangka pendek (Kredit Modal Kerja) dari BNI dan BRI, PT. KAI selalu dapat membayar cicilan sesuai dengan *schedule* dalam perjanjian.

Realisasi Liabilitas Jangka Pendek sebesar Rp. 1.237.591.454.835,- atau 115,61% terhadap anggarannya sebesar Rp. 1.070.527.763.647,- hal ini terkait dengan meningkatnya hutang kepada pihak ketiga, adanya hutang pajak, kenaikan biaya yang masih harus dibayar dan adanya realisasi Kredit Modal Kerja (KMK) termasuk anak perusahaan.

Sementara untuk Realisasi Liabilitas Jangka Panjang sebesar Rp. 880.623.076.766. Disebabkan pembayaran hutang PSL dan anggaran termasuk pinjaman Bank sedangkan realisasi dicatat di liabilitas jangka pendek.

Tingkat kolektibilitas piutang

Mitra kerja PT. KAI dalam melakukan pembayaran sesuai dengan termin yang telah disepakati dalam perjanjian.

- 4) *PPh Pasal 4 ayat 2 is remuneration tax applied in relation to the income earned from deposit interest, giro service, and income raised from property leasing. This tax is final. It reaches Rp.16.981.298.899 in 2011 due to the uncollected property leasing.*
- 5) *PPN PKP/PPN (output) is Value Added Tax applied to PT KA as the assessable in providing/selling service/goods. This reaches Rp. 233.810.847.138, due to supplementary tax income.*
- 6) *PPN PKP (input) is Valued Added Tax applied as the result of purchasing transaction. In 2011, it reaches Rp. (158.644.029.285), due to unresolved transaction.*
- 7) *Released value added tax is the tax released referring tp PP No. 146 Tahun 2000, as ratified with PP No.38 Tahun 2003. This is out of budget and there is not realization.*
- 8) *Pph Psl 25 is a company tax paid by for-profit BUMN/ BUMD. In 2011, it reaches Rp.32.548.167.412,-*
- 9) *PBB that has not been resolved yet is the Rp. 16.348.314.462,-*

b. Divident

Divident payment to the stock holders through Indonesia's Minister of Finance in 2011 reaches nothing.

c. Foreign exchange

In 2011, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) does not contribute in foreign exchange simply because it does not operate in in devisa-earning scope.

VII. The Ability of Debt Payment and the Collectability Level

For long-term loan (investment) for facilities both in South Sumatra and Java, PT KA comprises the ability of debt payment on schedule regarding such investment is supported by loading contracts for coals both with PT BA and non-PTBA and also for other loads in Java.

For short-term loan (Working Capital Credit) from BNI and BRI, PT KA is constantly able to pay the installment on schedule.

Short-term Liability realization reaches Rp. 1.237.591.454.835,- or 115,61% of the Rp. 1.070.527.763.647,- budget which includes the increase of debts to the third parties, tax debts, unresolved budgeting rise and Working Capital Credits realization, including subsidiaries.

Long-Term Liability realization reaches Rp. 880.623.076.766. which includes PSL debts, budget, and loans while the realization is recorded in short-term liability,

The Receivable Collectability Level

The partners of PT KAI are able to pay on schedule.

VIII. 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 2011 dan 2010 telah disetor sejumlah 2.470.000 saham atau sebesar Rp 2.470.000.000.000.

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.

IX. Informasi Material

Tujuan dari ikatan yang material untuk investasi barang modal yaitu:

- a. Untuk peningkatan keselamatan antara lain: Mengganti sarana yang umurnya sudah mencapai lebih dari 40 tahun, mengganti rel dan wesel yang sudah aus berlebihan dan memasang alat Anti Collision Device dan Automatic Train Stop
- b. Pengembangan usaha antara lain Pengembangan Angkutan Barang khususnya Peti Kemas dan parcel di Jawa, peningkatan angkutan batubara dari PT. BA hingga mencapai minimal 20 juta ton, pengembangan KA Bandara ke Kualanamu serta Soekarno-Hatta via Tangerang, dan pengembangan angkutan komuter Jabodetabek sampai dengan 1,2 juta penumpang per hari.

Sumber dana yang diharapkan untuk memenuhi ikatan-ikatan tersebut yakni dengan menggunakan dana internal seperti pendapatan operasional, non operasional, dan lain-lain serta dana eksternal seperti pinjaman ke Lembaga Perbankan. Sementara mata uang yang menjadi denominasi adalah IDR dan beberapa mata uang asing yaitu USD, JPY, dan AUD.

Beberapa langkah yang direncanakan perusahaan untuk melindungi risiko dari posisi mata uang asing yang terkait adalah, untuk tahun 2012 belum dilakukan Hedging, mengingat pergerakan mata uang asing masih dalam batas wajar. Sementara untuk tahun 2013 dan seterusnya akan dilakukan evaluasi apakah akan dilakukan Hedging atau tidak.

VIII. Stock Capital

Company's basic capital consists of 3.500.000 regular stocks worth of Rp.1.000.000 per stock ,and by December 31st 2011 and 2010, 2.470.000 stocks worth of Rp 2.470.000.000.000 have been deposited.

In May 19th 1999, the Indonesian government, as a single stock holder referring to Keputusan Menteri Keuangan No. 173/KMK.01/1999 dated 19 Mei 1999, has placed and fully deposited 2.200.000 regular stocks.

In December 12th 2005, the Government added Rp.70.000.000.000 worth of capital referring to Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2005 tanggal 12 Desember 2005 regarding the Capital Attachment Change by The Republic of Indonesia's Government to the stock capital of Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

In May 31st 2006, the Government added Rp.100.000.000.000 worth of capital referring to the Peraturan Pemerintah Pemerintah Republik Indonesia No. 21 tahun 2006 tanggal 31 Mei 2006 regarding the capital Attachment Change by the Republic of Indonesia's Government to the stock capital of Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

In December 10th 2007, the Government added Rp.100.000.000.000 worth of capital referring to the Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 regarding the Capital Attachment Change by The Republic of Indonesia's Government to the stock capital of Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

IX. Material Information

The purposes of material bond for capital goods investment are:

a . To secure the safety which includes: replacing the facilities that have reached 40 years, changing the broken railway and switches and setting up Anti Collision Device and Automatic Train Stop.

b. Business expansion to Freight Load Development especially containers and parcels in Java, coal load extention from PT BA for minimum 20million tons, providing airport train to Kualanamu and Soekarno-Hatta via Tangerang, and also expansion of Jabodetabek commuting transport to 1.2 million passengers per day.

Funding resources expected to execute those bonds are internal funds such as operational and non-operational income, and also external income such as bank loans. The denominating currency is IDR and several foreign ones which include USD, JPY, and AUD.

Efforts planned by the company to protect it from risks involving the foreign currencies are indicating that Hedging will have not been performed in 2012 due to normal flow of the foreign currencies and evaluating if the Hedging to be performed or not in 2013 and the following years

X. Kejadian Penting Setelah Tanggal Neraca

Berdasarkan Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. BA-21/KN.3/REKON/BPYBDS/2012 tanggal 31 Januari 2012 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Kekayaan Negara Dipisahkan disepakati:

1. Kementerian Perhubungan dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sepakat bahwa nilai BPYBDS pada PT Kereta Api (Persero) per 31 Desember 2011 sebesar Rp.826.546.294.645.
2. Nilai yang disepakati tersebut menjadi dasar pencatatan nilai BPYBDS pada Laporan Keuangan Bagian Anggaran 999.03 Tahun Anggaran 2011, Laporan Keuangan Audited BUMN Tahun 2001, menjadi catatan atas laporan keuangan pada Laporan Keuangan Kementerian/Lembaga tahun 2011 dan Laporan Ikhtisar Kementerian BUMN.

X. Events After the Balance

Referring to Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. BA-21/KN.3/REKON/BPYBDS/2012 on January 31st 2012 issued by Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Kekayaan Negara Dipisahkan, concluded that:

1. Kementerian Perhubungan and PT Kereta Api Indonesia (Persero) conclude that the value of BPYBDS for PT Kereta Api (Persero) by December 31st 2011 worth Rp.826.546.294.645.
2. The values consented become the basis of BPYBDS values recording for Budgeting Financial Report 999.03 Budget Year 2011. BUMN Audited Financial Report 2011, becomes memo on financial report for Ministry/Institution Financial Report 2011 and Ministry/BUMN Recapitulation Report.



Peningkatan/Penurunan Material dari Penjualan atau Pendapatan bersih
Increase/Decrease of Sales Material or Net Income

| URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | REALISASI REALIZATION 2011 | % |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---------|
| 1 | 2 | 3 | 4=(3:2) |
| A. Angkutan Penumpang <i>Passenger Transport</i> | | | |
| 1] Volume (orang) <i>Volume (person)</i> | 203.115.862 | 191.686.591 | 94,37 |
| 2] Pendapatan (ribu Rp.) <i>Income (thousand Rp.)</i> | 2.750.824.105 | 2.945.448.670 | 107,08 |
| B. Angkutan Barang <i>Freight Load</i> | | | |
| 1] Volume (ton) <i>Volume (ton)</i> | 18.950.467 | 19.340.235 | 102,06 |
| 2] Pendapatan (ribu Rp.) <i>Income (thousand Rp.)</i> | 1.715.310.928 | 2.198.693.538 | 128,18 |
| C. Non Angkutan (Ribu Rp.) <i>Non Load (thousand Rp.)</i> | | | |
| 1] Pendukung Angkutan KA <i>Train Loading Supplement</i> | 79.079.811 | 92.026.718 | 116,37 |
| 2] Optimalisasi Aset <i>Assets Optimization</i> | 88.591.718 | 224.510.157 | 253,42 |
| 3] Non Angkutan KA lainnya <i>Other Train Non-Load</i> | 22.949.056 | 9.978.268 | 43,48 |
| 4] PSO | 534.798.000 | 623.438.000 | 116,57 |
| Jumlah Total : | 725.418.585 | 949.953.143 | 130,95 |
| Total Pendapatan Operasi <i>Operational Income Total</i> | 5.191.553.618 | 6.094.095.350 | 117,38 |

- A. Penumpang Volume penumpang mengalami penurunan 5,63% hal ini dikarenakan adanya kebijakan pembatasan okupansi tempat duduk 100% untuk kenyamanan dan aling-aling dalam rangka meningkatkan keamanan terhadap penumpang untuk meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan (PLH) sehingga berakibat berkurangnya stamformasi, Sedangkan Pendapatan mengalami kenaikan 7,86%, dikarenakan penerapan tarif batas atas pada saat peak season
- B. Barang Pendapatan angkutan barang mengalami kenaikan 28,18% seiring dengan kenaikan volume dan pendapatan angkutan batu bara, BBM (Bahan Bakar Minyak), peti kemas, dan semen, parcel dan ONS.
- C. Non Angkutan KA Realisasi mengalami kenaikan sebesar 30,95% di atas tahun 2010, hal ini terkait dengan meningkatnya pendapatan pendukung angkutan KA sebesar 16,37%; pendapatan tidak tercapainya pendapatan operasi angkutan KA lainnya ini dikarenakan belum optimalnya pengelolaan persewaan stasiun, peron dan parkir di lingkungan stasiun.

- A. Passengers volume has decreased to 5,63% due to the 100% seat occupancy limit policy for convenience and shelters in order to improve safety for passengers and also minimize accidental risk (PLH) that leads to decline in stamformation. On the other hand, there is a rise in income for 7.86% because of the upper limit tariff at peak season.
- B. Freight load has increased to 28,18% due to the rise in volume and loading income of coal, oil, containers, cements, parcels and ONS service.
- C. Non-Train Load has increased to 30,95% in 2010, due to the rise in train load supplementary income to 16,37%. The other incomes from train loading operation have not been reached because station leasing, platforms, and parking areas at station management have not been optimized.

Tabel Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah The Effects of Government Ratification

| NO | PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN <i>LEGISLATION</i> | DAMPAKNYA BAGI PERUSAHAAN <i>EFFECTS FOR THE COMPANY</i> | KETERANGAN <i>NOTE</i> |
|---|--|--|---|
| A Undang- Undang Provisions | | | |
| 1 | UU No 25 Tahun 2009, Tanggal 18 Juli 2009, Tentang Pelayanan Publik <i>UU No 25 Tahun 2009, Tanggal 18 Juli 2009, on Public Service</i> | Perlu dilakukan penyesuaian terhadap aturan pelaksanaannya di Perusahaan khususnya menyangkut Standar Operating Procedure (SOP) Pelayanan <i>Necessary adjustment to the rules of procedures, especially concerning Standard Operating Procedure (SOP) for service</i> | |
| 2 | UU No 12 Tahun 2011, Tanggal 12 Agustus 2011, Tentang Pembentukan Peraturan Perundang - undangan <i>UU No 12 Tahun 2011, Tanggal 12 Agustus 2011, easier for the company to identify the on the Establishment of laws and regulations</i> | Mempermudah perusahaan dalam mengidentifikasi peraturan perundang - undangan berikut hierarki dan keberlakuananya dalam kaitannya dengan penyelenggaraan peraturan di perusahaan <i>Legislation along with the hierarchy and its implementation in relation to the implementation of regulation in the company.</i> | |
| 3 | UU No 2 Tahun 2012, Tanggal 14 Januari 2012, Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum <i>UU No 2 Tahun 2012, Tanggal 14 Januari 2012, on the Procurement of land for Public Interests</i> | Pedoman bagi Perusahaan dalam hal melakukan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum <i>Guidelines for the company for procurement of land for public interests.</i> | Sebelumnya diatur dalam Perpres nomor 36 tahun 2005 jo Perpres No 65 tahun 2006 dan Peraturan Kepala BPN Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Pengadaan tanah bagi Pelaksanaan pembangunan untuk Kepentingan Umum <i>Previously regulated in Perpres nomor 36 tahun 2005 jo Perpres No 65 tahun 2006 dan Peraturan Kepala BPN Nomor 3 Tahun 2007 on the procurement of land for public interests</i> |
| B Peraturan Pemerintah Government Provisions | | | |
| 1 | Peraturan Pemerintah No 8 Tahun 2011, Tanggal 8 Februari 2011, Tentang Angkutan Multimoda <i>Peraturan Pemerintah No 8 Tahun 2011, Tanggal 8 Februari 2011, on Multimodal Transport</i> | Pedoman dalam hal hal pelaksanaan angkutan multimoda <i>Guidelines for Multimodal Transport</i> | |
| 2 | Peraturan Pemerintah No 27 Tahun 2012, Tanggal 23 Februari 2012 Tentang Izin Lingkungan <i>Peraturan Pemerintah No 27 Tahun 2012, Tanggal 23 Februari 2012 on sphere permits.</i> | Pedoman Perusahaan dalam hal tata cara pengajuan ijin lingkungan, AMDAL, dsb <i>Guidelines for the procedures for filing a sphere permits</i> | |
| C Peraturan Presiden Presidential Decree | | | |
| 1 | Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012, Tanggal 5 Januari 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi <i>Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012, Tanggal 5 Januari 2012 on the Committee of National Transport Safety</i> | Pedoman Perusahaan dalam hal terjadinya kecelakaan transportasi dan kerjasama dengan KNKT <i>Guidelines for handling transport accidents and cooperation with the Committee of National Transport Safety</i> | Menggantikan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi <i>Replacing Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 on the committee of National Transport Safety</i> |
| 2 | Peraturan Presiden nomor 83 Tahun 2011, tanggal 24 Nopember 2011, Tentang Penugasan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Untuk Menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi <i>Peraturan Presiden nomor 83 Tahun 2011, tanggal 24 Nopember 2011, on the Assignment for the Procurement of Infrastructures and facilities for Soekarno-Hatta International Airport railway system and Circular path for Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi</i> | Perlu dilakukan persiapan pelaksanaan penugasan sesuai ketentuan dalam Perpres ini <i>Necessary preparation for the assignment</i> | |

Tabel Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah The Effects of Government Ratification

| NO | PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN <i>LEGISLATION</i> | DAMPAKNYA BAGI PERUSAHAAN <i>EFFECTS FOR THE COMPANY</i> | KETERANGAN <i>NOTE</i> |
|----|---|--|--|
| 3 | Peraturan Presiden Nomor 15 tahun 2012, Tanggal 7 Februari 2012 Tentang Harga Jual Eceran dan Konsumen Pengguna Jenis Bahan Bakar Minyak Tertentu <i>Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2012, Tanggal 7 Februari 2012 on the Retail Price and Consumers of Certain Types of Fuel</i> | Pedoman harga jual eceran dan subsidi BBM bagi Perusahaan <i>Guidelines for fuel's retail price and subsidies for the company</i> | |
| D | Peraturan Menteri dan Keputusan Menteri <i>Ministerial Provisions and Ministerial Decrees</i> | | |
| 1 | Peraturan Bersama Menteri Kesehatan dan Menteri Dalam Negeri Nomor 188/Menkes/PB/I/2011; Nomor 7 Tahun 2011, Tanggal 28 Januari 2011, tentang Pedoman Pelaksanaan Kawasan Tanpa Rokok <i>Peraturan Bersama Menteri Kesehatan dan Menteri Dalam Negeri Nomor 188/Menkes/PB/I/2011; Nomor 7 Tahun 2011, Tanggal 28 Januari 2011, on Guidelines for Non-Smoking Areas</i> | Dapat dijadikan Perusahaan sebagai landasan hukum dalam menerapkan aturan "larangan merokok di atas kereta api" <i>As the legal basis in implementing the "non-smoking on the train" rule</i> | |
| 2 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, on Standards for Minimum Service for Passenger Transport on Train</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 3 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, on Technical Requirements for Signal Devices for Railroad System</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 4 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, Tentang Persyaratan Teknis Peralatan Telekomunikasi Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, on Technical Requirements for Telecommunication for Railroad System</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 5 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, Tentang Persyaratan Teknis Instalasi Listrik Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, on Technical Requirements for Electrical Installation for Railroad System</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 6 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, Tentang Standar, Tatacara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta dengan Penggerak Sendiri <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, on Standards, Testing Procedures, and Certification for the Airworthiness of Self-Driven Trains</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |

Tabel Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah *The Effects of Government Ratification*

| NO | PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN <i>LEGISLATION</i> | DAMPAKNYA BAGI PERUSAHAAN <i>EFFECTS FOR THE COMPANY</i> | KETERANGAN <i>NOTE</i> |
|----|--|--|--|
| 7 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, Tentang Standar, Tatacara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Lokomotif <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, on Standards, Testing Procedures, and Certification for the Airworthiness of Locomotives.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 8 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, Tentang Standar, Tatacara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta yang Ditarik Lokomotif <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2011, on Standards, Testing Procedures, and Certification for the Airworthiness of Locomotive-Drawn Trains.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 9 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, Tentang Standar, Tatacara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Peralatan Khusus <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, on Standards, Testing Procedures, and Certification for the Airworthiness of Special Equipments.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 10 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, Tentang Standar, Tatacara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Gerbong <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, on Standards, Testing Procedures, and Certification for the Airworthiness of Cars.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 11 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, Tentang Sertifikat Auditor Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2011, Tanggal 17 Februari 2012, on Certification for Railroad System Auditors.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 12 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011 on Certification for Proficiency of Railway Crossing Guards.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 13 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Tentang Akreditasi Badan Hukum atau Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Sumber Daya Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Accreditation for Corporations or Educational and Training Institutions for Railroad System</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |

Tabel Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah The Effects of Government Ratification

| NO | PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN <i>LEGISLATION</i> | DAMPAKNYA BAGI PERUSAHAAN <i>EFFECTS FOR THE COMPANY</i> | KETERANGAN <i>NOTE</i> |
|----|---|--|--|
| 14 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Tentang Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Tentang Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 15 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Tentang Sertifikat Inspektur Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, On Certification for Railroad System Inspectors.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 16 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, Tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2011, Tanggal 18 Februari 2011, on Certification for the Proficiency of Railroad System Crews.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 17 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2011, Tanggal 24 Februari 2011, Tentang Sertifikat Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2011, Tanggal 24 Februari 2011, on Certification for Technical Requirements for Station Buildings.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 18 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2011, Tanggal 24 Februari 2011, Tentang Tata cara Pengujian dan Pemberian Sertifikat Prasarana Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2011, Tanggal 24 Februari 2011, on Testing Procedures and Certification for Railroad System Infrastructures.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 19 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 2011, Tanggal 25 Februari 2011, Tentang Standar dan Tata cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 2011, Tanggal 25 Februari 2011, on Standards and Procedures for the Maintenance of Railroad System Infrastructures.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 20 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2011, Tanggal 25 Februari 2011, Tentang Standar dan Tata cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2011, Tanggal 25 Februari 2011, on Standards and Procedures of the Maintenance of Railroad System Infrastructures.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |

Tabel Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah The Effects of Government Ratification

| NO | PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN <i>LEGISLATION</i> | DAMPAKNYA BAGI PERUSAHAAN <i>EFFECTS FOR THE COMPANY</i> | KETERANGAN <i>NOTE</i> |
|----|--|--|--|
| 21 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011, Tanggal 25 Februari 2011, Tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011, Tanggal 25 Februari 2011, on the Types, Classes, and Activities in Train Stations.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 22 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011, Tanggal 28 Februari 2011, Tentang Perpotongan dan atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011, Tanggal 28 Februari 2011, on the Intersection and/or Intersection of the railway line with the other Buildings.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | Dalam rencana pengusulan penyempurnaan atau perubahan <i>In arrangement for improvement and modification proposal</i> |
| 23 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2011, Tanggal 12 Juli 2011, Tentang Penyelenggaraan kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2011 <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2011, Tanggal 12 Juli 2011, on the Implementation of Public Service Obligations for the Transport of Economy Class Train in</i> | Dasar pelaksanaan PSO tahun 2011 <i>Implementation Guide for PSO in 2011</i> | |
| 24 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 tahun 2012, Tanggal 26 Januari 2012, Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 tahun 2012, Tanggal 26 Januari 2012, on the Implementation and Undertaking of Multimodal Transport.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan pelaksanaan berikut pelaksanaannya di perusahaan <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution</i> | |
| 25 | Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2012, Tanggal 10 Februari 2012 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2012 <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2012, Tanggal 10 Februari 2012 on the Implementation of Public Service Obligationns for the Transport of Economy Class Train in 2012.</i> | Dasar pelaksanaan PSO tahun 2012 bagi perusahaan <i>Implementation Guide for PSO in 2012</i> | |
| 26 | Peraturan Menteri BUMN PER -01/MBU/2011, Tanggal 1 Agustus 2011, Tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) pada Badan Usaha Milik Negara <i>Peraturan Menteri BUMN PER -01/MBU/2011, Tanggal 1 Agustus 2011, on the Good Corporate Governance in State Owned Enterprises.</i> | Pedoman perusahaan untuk menyesuaikan peraturan dan pelaksanaan di Perusahaan agar sesuai dengan prinsip Good Corporate Governance <i>Guidelines for the company to adjust the implementing regulations and their execution in accordance with the principle of Good Corporate Governance</i> | |

Tabel Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah The Effects of Government Ratification

| NO | PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN <i>LEGISLATION</i> | DAMPAKNYA BAGI PERUSAHAAN <i>EFFECTS FOR THE COMPANY</i> | KETERANGAN <i>NOTE</i> |
|----|--|---|---------------------------|
| 27 | Keputusan Menteri BUMN No KEP -236/MBU/2011, tanggal 15 Nopember 2011, Pendeklegasian Sebagian Kewenangan dan/atau Pemberian Kuasa Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Sebagai Wakil Pemerintah Selaku Pemegang Saham/RUPS Pada Perusahaan Perseroan (Persero) dan Perseroan Terbatas Serta Pemilik Modal Pada Perusahaan Umum (Perum) Kepada Direksi, Dewan Komisaris/Dewan Pengawas dan pejabat Eselon I di Lingkungan Kementerian Badan Usaha Milik Negara <i>Keputusan Menteri BUMN No KEP - 236/MBU/2011, tanggal 15 Nopember 2011, on Delegating some of authority and/or power granting State Minister of State Owned Enterprises as Representative from Government as Shareholder[s] Perusahaan Perseroan (Persero) and Perseroan Terbatas, and also as Equity Owner of Perusahaan Umum (Perum), to the Board of Directors, Board of Commissioners/Board of Supervisors and first-echelon officials in the Ministry of State Owned Enterprises.</i> | Penerapan pelaksanaan peraturan ini yang jawantahkan dalam pembagian kewenangan di lingkup Direksi dan Komisaris di Perusahaan seperti dalam hal pelaksanaan kerjasama KSO, BOT, BTO, dst <i>The implementation manifests in authority division of directors and commissioners in the company, for instance in cooperation with KSO, BOT, BTO, and such.</i> | |
| 28 | Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER -06/MBU/2011, Tanggal 30 Desember 2011, Tentang Pedoman Pendayagunaan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara <i>Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER -06/MBU/2011, Tanggal 30 Desember 2011, on Guidelines of Utilization of Fixed Assets of BUMN</i> | Pedoman pelaksanaan tata cara optimalisasi aktiva tetap dan pemahaman menyeluruh tentang perbedaan KSO, sewa, BOT, BTO dll. <i>Guidelines for the implementation of optimization procedures for fixed assets and a thorough understanding of the differences in KSO, leasings, BOT, BTO and such.</i> | |
| 29 | Peraturan Menteri BUMN PER -01/MBU/2012, Tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi Badan Usaha Milik Negara <i>Peraturan Menteri BUMN PER -01/MBU/2012, on Requirements and Procedures of Appointment and Dismissal of Members of Board of Directors in BUMN.</i> | Sebagai pedoman perusahaan dalam hal pengangkatan dan pemberhentian Direksi Perusahaan <i>Guidelines for the company for appointment and dismissal of board members.</i> | |
| 30 | Surat Edaran Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor B.31/PHIJSK/I/2012, Tanggal 20 Januari 2012, Pelaksanaan Putusan MK Nomor 27/PUU -IX/2011 <i>Surat Edaran Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor B.31/PHIJSK/I/2012, Tanggal 20 Januari 2012, Pelaksanaan Putusan MK Nomor 27/PUU - IX/2011</i> | Pemahaman tentang PKWT dalam kaitannya dengan pemberongan pekerjaan atau penyedia jasa buruh sesuai dengan ketentuan ini <i>Understanding of PWKT in relation with Pemahaman tentang PKWT dalam kaitannya dengan contracted works or labor service providers in accordance with this provision</i> | |
| 31 | Peraturan Menteri Energi dan SDM Nomor 8 Tahun 2012, Tanggal 24 Februari 2012, Tentang Pelaksanaan Peraturan Presiden tentang Harga Jual Eceran dan Konsumen Pengguna Jenis Bahan Bakar Minyak <i>Peraturan Menteri Energi dan SDM Nomor 8 Tahun 2012, Tanggal 24 Februari 2012, on the Implementation of the Presidential Decree on Fuel's Price Retail and Consumer Types.</i> | Pedoman pelaksanaan Perpres tentang harga jual eceran yang dapat diterapkan sebagai pedoman di perusahaan <i>Guidelines for the implementation of presidential decree for retail prices that can be applied as guidance in the company.</i> | |
| 32 | Kesepakatan Bersama antara Kejaksaan, Kepolisian dan KPK No KEP-049/A.J.A/03/2012, B/23/III/2012 dan SPJ -39/01/03/2012 Tahun 2012, Tanggal 29 Maret 2012, Tentang Optimalisasi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi <i>Mutual Agreement of the Judiciary, the Police, and KPK No KEP-049/A.J.A/03/2012, B/23/III/2012 and SPJ -39/01/03/2012 in 2012, on March 29th 2012, on the Optimization of the Corruption Eradication</i> | Mempermudah dalam hal meminta bantuan kerjasama instansi dalam hal menyelenggarakan pemberantasan tindak korupsi <i>Facilitating cooperation in terms of assistance request to agencies in the implementation of the eradication of corruption.</i> | |

Pengaruh Perubahan Kebijakan Akuntansi

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 2011. Penerapan standar baru dan revisi serta interpretasi telah berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan dan entitas anak yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun berjalan atau tahun sebelumnya:

- = PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan Standar revisi ini mengatur perubahan dalam format dan isi laporan keuangan konsolidasian, termasuk revisi judul laporan keuangan konsolidasian. 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 revisi ini secara khusus mengatur diantaranya akuntansi untuk perubahan kepemilikan pada entitas anak, akuntansi kehilangan pengendalian pada entitas anak dan informasi yang harus diungkapkan oleh suatu entitas agar pembaca laporan keuangan dapat menilai sifat hubungan antara entitas dan entitas anak.

Akibat dari penerapan standar ini menghasilkan:

- = Penyajian kepentingan non pengendali dalam laporan posisi keuangan konsolidasian di ekuitas, terpisah dari kepemilikan induk. Jumlah laba rugi komprehensif harus diatribusikan kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non pengendali dan bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non pengendali menjadi defisit.
- = Akuntansi untuk investasi pada entitas anak dan entitas asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, dengan menggunakan biaya perolehan atau sesuai dengan PSAK 55, Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran. Perusahaan memilih menggunakan metode biaya untuk investasi pada entitas anak dan perusahaan asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, yang disajikan dalam informasi tambahan dalam laporan keuangan konsolidasian.
- = 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.

Effects of Bookkeeping Policy Changes

New Bookkeeping Standards Implementation (BSI) and Revisions and Financial Standards Interpretation (FSI)

a. Standards effective in the current fiscal year

In the current fiscal year, the Company and its subsidiaries have implemented every new and revised standards as well as interpretations relevant to its operations and effective for a period since 1st January 2012. The standards and interpretations are issued by the Bookkeeping Standard Board of the Indonesian Accounting Circle. The implementation affected the Company's and its subsidiaries' accounting policies in terms of its presentation and consolidation for the current and previous years:

- = BSI 1 (2009 revision). This revision regulates the changes in format and content of the financial consolidation report, including report title revision. This revision regulates the changes in format and content of the financial consolidation report, including report title revision. As a result of the implementation, the Company and its subsidiaries presented equity ownership transfers in the equity consolidation amendment report. All equity non-ownership changes are presented in a comprehensive profit and loss consolidation report. Comparative information is represented, adjusted to standard.
- = BSI 4 (2009 revision). Separate Financial Consolidation and Financial Reports. This revision regulates especially accounts for ownership changes in subsidiaries, loss of control on subsidiaries, and information to be reported by an entity so that report readers could assess parent and subsidiary relations.

The results of the implementation are:

- = Non-controlling interest in the equity financial consolidation report is separated from parent ownership. Comprehensive profit and loss amounts must be attributed to the parent entity and non-controlling interests, even though this causes deficit in the non-controlling interests.

Accounting for investing in the subsidiary and association in the parent's financial report using material costs or in accordance with BSI 55, Financial Instrument: Acknowledgement and Enumeration. The Company elects to use the cost to investment in subsidiary and association method in the parent's financial report, presented as addendum in the consolidation financial report.

- = BSI 7 (2010 revision). Disclosing of Related Parties. This standard extends the definition of related parties and disclosing of such, transactions, and balance, including commitments made. The standard also requires disclosing of relations between the parent and subsidiary, regardless of transactions made. Further, the disclosure or total compensation of each or particular compensation categories made on every key management personnel is required.

The Company and its subsidiary have evaluated the relations of related parties and disclosed in accordance with the standards of this revision and have conducted it retrospectively.

Berikut ini standar baru dan standar revisi serta interpretasi yang diterapkan dalam laporan keuangan konsolidasian. Penerapan ini tidak memiliki pengaruh yang signifikan atas jumlah yang dilaporkan dalam laporan keuangan konsolidasian tetapi mempengaruhi akuntansi untuk transaksi masa mendatang:

- = PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- = PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim
- = PSAK 5 (Revisi 2009), Segmen Operasi
- = PSAK 8 (Revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan
- = PSAK 12 (Revisi 2009), Bagian Partisipasi dalam Ventura Bersama
- = PSAK 15 (Revisi 2009), Investasi pada entitas Asosiasi
- = PSAK 19 (Revisi 2010), Aset Tak Berwujud
- = PSAK 22 (Revisi 2010), Kombinasi Bisnis
- = PSAK 23 (Revisi 2010), Pendapatan.
- = PSAK 25 (Revisi 2009), Kebijakan Akuntansi Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan
- = PSAK 48 (Revisi 2009), Penurunan Nilai Aset.
- = PSAK 57 (Revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontijensi, dan Aset.
- = PSAK 58 (Revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan. Provisi, Liabilitas Kontijensi, dan Aset
- = ISAK 10, Program Loyalitas Pelanggan
- = ISAK 11, Distribusi Aset Non Kas Kepada Pemilik
- = ISAK 14, Aset Takberwujud - Biaya situs Web
- = ISAK 17, Laporan Keuangan Interim dan Penurunan Nilai.

- b. Standar yang berlaku efektif pada tahun berjalan tapi belum diterapkan Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2012:

 - λ PSAK 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing
 - λ PSAK 13 (revisi 2011), Properti Investasi
 - λ PSAK 16 (revisi 2011), Aset Tetap
 - λ PSAK 18 (revisi 2010), Akuntansi dan Pelaporan Program Manfaat Purnakarya
 - λ PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja
 - λ PSAK 26 (revisi 2011), Biaya Pinjaman
 - λ PSAK 28 (revisi 2011), Akuntansi Kontrak Asuransi Kerugian
 - λ PSAK 30 (revisi 2011), Sewa
 - λ PSAK 33 (revisi 2011), Aktivitas Pengupasan Lapisan Tanah dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada Pertambangan Umum
 - λ PSAK 34 (revisi 2010), Kontrak Konstruksi
 - λ PSAK 36 (revisi 2011), Akuntansi Kontrak Asuransi Jiwa
 - λ PSAK 45 (revisi 2011), Pelaporan Keuangan Entitas Nirlaba
 - λ PSAK 46 (revisi 2010), Pajak Penghasilan
 - λ PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan: Penyajian
 - λ PSAK 53 (revisi 2010), Pembayaran Berbasis Saham
 - λ PSAK 55 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran
 - λ PSAK 56 (revisi 2011), Laba Per Saham
 - λ PSAK 60, Instrumen Keuangan: Pengungkapan
 - λ PSAK 61, Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah
 - λ PSAK 62, Kontrak Asuransi
 - λ PSAK 63, Pelaporan Keuangan dalam Ekonomi Hiperinflasi
 - λ PSAK 64, Aktivitas Eksplorasi dan Evaluasi pada Pertambangan Sumber Daya Mineral
 - λ ISAK 13, Lindung Nilai Investasi Neto dalam Kegiatan Usaha Luar Negeri

The following are new and revised standards and interpretations implemented in the consolidation financial report. The implementation does not influence significant changes on the amount reported in the consolidation financial report yet affect future accounting transactions:

- = BSI 2 (2009 revision), Cash Flow Report
- = BSI 3 (2010 revision), Interim Financial Report
- = BSI 5 (2009 revision), Operation Segment
- = BSI 8 (2010 revision), Post-report Events
- = BSI 12 (2009 revision), Participation in Joint Ventures
- = BSI 15 (2009 revision), Investment in Association entities
- = BSI 19 (2010 Revision), Intangible Assets
- = BSI 22 (2010 Revision), Business Combination
- = BSI 23 (2010 revision), Profits
- = BSI 25 (2009 revision), Accounting Changes, Estimation, and Error Policies
- = BSI 48 (2009 Revision), Asset Depreciation
- = BSI 57 (2009 revision), Provision, Contingency Liability, and Assets.
- = BSI 58 (2009 revision), Noncurrent Assets Owned for Sale and Terminated Operations Provision, Contingency Liability, and Assets.
- = FSI 10, Customer Loyalty Programme
- = FSI 11, Non-cash Asset Distribution to Owners
- = FSI 14, Intangible Assets, Webpage cost
- = FSI 17, Interim Financial Report and Depreciation

b. Standards effective in the current fiscal year but not effected on or after 1st January 2012:

BSI 10 (2010 revision), Effects on Foreign Exchange Changes

- λ BSI 13 (2011 revision), Investment Property
- λ BSI 16 (2011 revision), Fixed Assets
- λ BSI 18 (2010 revision), Accounting and Pension Benefits
- λ BSI 24 (2010 revision), Allowance
- λ BSI 26 (2011 revision), Loan Costs
- λ BSI 28 (2011 revision), Loss Insurance Contract Records
- λ BSI 30 (2011 revision), Rent
- λ BSI 33 (2011 revision), Soil Exfoliation and Ecosystem Management on General Mines
- λ BSI 34 (2010 revision), Construction Contracts
- λ BSI 36 (2011 revision), Loss Insurance Contract Records
- λ BSI 45 (2011 revision), Non-profit Entity Financial Report
- λ BSI 46 (2010 revision), Income Tax
- λ BSI 50 (2010 revision), Financial Instrument: Presentation
- λ BSI 53 (2010 revision), Stock-based Payments
- λ BSI 55 (2011 revision), Financial Instrument: Acknowledgement and Enumeration
- λ BSI 56 (2011 revision), Profit per Share
- λ BSI 60, Financial Instrument: Disclosure
- λ BSI 61, Government Donation and Disclosure of Government Donation
- λ BSI 62, Insurance Contract
- λ BSI 63, Financial Report in Hyperinflation Economy
- λ BSI 64, Exploration and Evaluation of Mineral Mining
- λ FSI 13, Net Investment Value Protection in Foreign Ventures
- λ FSI 15, FSI 24 – Fixed-return Assets, Minimum Funding Requirements, and Its Interactions

- λ ISAK 15, PSAK 24 - Batas Aset Imbalan Pasti, Persyaratan Pendanaan Minimum dan Interaksinya
- λ ISAK 16, Perjanjian Jasa Konsesi
- λ ISAK 18, Bantuan Pemerintah - Tidak Berelasi Spesifik dengan Aktivitas Operasi
- λ ISAK 19, Penerapan Pendekatan Penyajian Kembali dalam PSAK 63: Pelaporan Keuangan dalam Ekonomi Hiperinflasi
- λ ISAK 20, Pajak Penghasilan - Perubahan dalam Status Pajak Entitas atau Para Pemegang Sahamnya
- λ ISAK 22, Perjanjian Konsensi Jasa: Pengungkapan
- λ ISAK 23, Sewa Operasi - Insentif
- λ ISAK 24, Evaluasi Substansi Beberapa Transaksi yang Melibatkan Suatu Bentuk Legal Sewa.
- λ ISAK 25, Hak Atas Tanah
- λ ISAK 26, Penilaian Ulang Derivatif Melekat

Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2013:

- λ PSAK 38 (revisi 2012) Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali
- λ ISAK 21, Perjanjian Kontrak Real Estat

Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar dan interpretasi terhadap laporan keuangan konsolidasian

- λ FSI 16, Concession Service Agreement
- λ FSI 18, Government Assistance – Non-specific relations to Operations
- λ FSI 19, Representation Approaches in BSI 63: Financial Report in Hyperinflation Economy
- λ FSI 20, Income Tax – Changes in the Entity's or Its Shareholders Tax Status
- λ FSI 22, Service Concession Agreement: Disclosure
- λ FSI 23, Operational Rents - Intensive
- λ FSI 24, Substance Evaluation on Transaction Involving Legal Leases
- λ FSI 25, Land Rights
- λ FSI 26, Reassessment of Inherent Derivatives

Effective in a period on or after 1st January 2013:

- λ BSI 38 (2012 Revision), Business Combination of Mutual Control
- λ FSI 21, Real Estate Agreement Contract

As of the publication of the consolidation financial report, the management is evaluating the effects of the standards and interpretations on the consolidation report.



Investasi *Investment*

Tahun 2011 terealisasi sebesar Rp.1.125.800,98 juta atau 22,89% terhadap anggaran Rp. 4.917.761,76 juta. Investasi yang terealisasi (BASTO) antara lain: Pengadaan Lok CC 204, Lok CC 205, KKBW dan Bogie TB398, Pengadaan wesel, rel dan SSP St. Lemah Abang, Mesin balancing rotor TM BY Lahat dan Mesin Test Shock Absorber, serta Tambahan modal disetor untuk PT. KCJ.

In 2011, the realized investment was Rp1,125,800.90 million or 22.89% of the allotted Rp4,917,761.76 million. The realized investment include: Procurement of locomotives CC 204, CC 205, KKBW, and Bogie RB398, whistles, rail, and SSP at Lemah Abang Station, rotor balancing machine at TM BY Lahat, shock absorber test machine, and additional capital remitted to PT. KJC.

| NO | URAIAN/ Description | REALISASI TAHUN 2010/ 2010 Realization | TAHUN 2011 | | RASIO/ Ratio (%) | |
|---------------|-------------------------------|---|---------------------|---------------------------|------------------|-------|
| | | | ANGGARAN/ Budget | REALISASI/ Realization | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Sarana/ Rollingstock | - | 3.548.299 | 951.439 | - | 26,81 |
| 2 | Prasarana/ Infrastructures | - | 1.045.913 | 96.078 | - | 9,19 |
| 3 | Fasilitas/ Facilities | 480 | 151.681 | 11.771 | 2.454,42 | 7,76 |
| 4 | Anak Perusahaan/ Subsidiaries | - | 171.869 | 66.512 | - | 38,70 |
| JUMLAH/ Total | | 480 | 4.917.762 | 1.125.801 | 234.737,48 | 22,89 |

Tabel
PROGRES INVESTASI INVESTMENT PROGRESS
(Dalam Juta Rupiah In millions of Rupiah)

| NO | INVESTASI INVESTMENT | ANGGARAN BUDGET 2011 | PRA BID | % | PROSES PROCESS BID | % | KONTRAK CONTRACT | % | BASTO | % | KETERANGAN NOTE |
|--------------|------------------------------------|-------------------------|------------|--------|--------------------------|--------|---------------------|--------|----------|----------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5[4:3] | 6 | 7[6:3] | 8 | 9[8:3] | 10 | 11[10:3] | 12 |
| 1 | Sarana Rolling Stock | 3.548,30 | 121,50 | 3,42 | 927,80 | 26,15 | 1.368,67 | 38,57 | 951,44 | 26,81 | BASTO: Pengadaan Lok CC 204, Lok CC 205, KKBW dan Bogie TB398 BASTO: Lok CC 204, Lok CC 205, KKBW and Bogie TB398 procurement |
| 2 | Prasarana Infrastructure | 1.045,91 | 87,24 | 8,34 | 279,71 | 26,74 | 275,20 | 26,31 | 96,08 | 9,19 | BASTO : Pengadaan wesel, rel dan SSP St. Lemah Abang BASTO : Whistle, rail, and SSP at Lemah Abang St. |
| 3 | Fasilitas Facilities | 151,68 | 20,00 | 13,19 | 62,25 | 41,04 | 51,95 | 34,25 | 11,77 | 7,76 | BASTO : Mesin balancing rotor TM BY Lahat dan Mesin Test Shock Absorber BASTO : TM BY Lahat rotor balancing machine Shock Absorber Test machine |
| 4 | Anak Perusahaan Subsidiaries | 171,87 | - | - | 61,45 | 35,75 | 28,49 | 16,58 | 66,51 | 38,70 | BASTO : Tambahan modal disetor PT. KCJ BASTO : surplus is remitted PT. KCJ |
| JUMLAH TOTAL | | 4.917,76 | 228,74 | 4,65 | 1.331,20 | 27,07 | 1.724,31 | 35,06 | 1.125,80 | 22,89 | |

Realisasi Investasi Tahun 2011 terealisasi (BASTO) sebesar Rp. 1.125,80 Miliar atau 22,89 % dengan rincian sebagai berikut:

| | |
|--|-----------------------------------|
| • Lokomotif <i>Locomotives</i> | Rp. 593,4 Miliar <i>billion</i> |
| • Bogie TB 398 | Rp. 41,4 Miliar <i>billion</i> |
| • Gerbong Cars | Rp. 316,5 Miliar <i>billion</i> |
| • Infrastruktur Divre III SS Reg. Div. III Infrastrucure | Rp. 83,8 Miliar <i>billion</i> |
| • Sertifikasi tanah <i>Land deed</i> | Rp. 12,2 Miliar <i>billion</i> |
| • Mesin Balancing rotor dan tes rotor TM <i>Rotor Balancing Machine and TM test rotor</i> | Rp. 2,7 Miliar <i>billion</i> |
| • Data centre dan instalasi Perangkat pendukungnya <i>Data centre equipment</i> | Rp. 1,4 Miliar <i>billion</i> |
| • Sistem keuangan dan SDM berbasis SAP <i>Financial system and SAP-based HR</i> | Rp. 7,8 Miliar <i>billion</i> |
| • Tambahan Modal disetor Ke PT KCJ <i>Capital remitted to PT. KJC</i> | Rp. 66,5 Miliar <i>billion</i> |
| <hr/> | |
| | Rp. 1.125,8 Miliar <i>billion</i> |

Proses Kontrak sebesar Rp. 1.724,31 Miliar atau 35,06%, Proses BID sebesar Rp. 1.331,21 Miliar atau 27,07%, PRA BID sebesa Rp. 228,74 Miliar atau 4,65% terhadap anggaran Tahun 2011 sebesar Rp. 4.917,76 Miliar.

Investment realization in 2011 (BASTO) is Rp1,125.8 billion or 22.89%, as follows:

The Contract Process amounted Rp1,724.31 billion or 35.06%. The BID process amounted Rp1,331.21 billion or 27.07%. Pre Bid process amounted to Rp.228.74 billion or 4.65% of the 2011 budget of Rp.4,917.76 billion.



Proyeksi investasi *Investment Projection*

Tujuan dilakukannya investasi adalah untuk peningkatan pelayanan, memperpanjang umur ekonomis, peningkatan keandalan perawatan, dan ekspansi baik di bidang sarana, prasarana, fasilitas, SDM, maupun teknologi informasi.

Investment is aimed to extend service life, reliability, and to expand current infrastructure and facilities, human resources, and IT.

Tabel Proyeksi investasi sarana untuk pengembangan
Rolling Stock Investment Projection

| No | Jenis Sarana Type | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| 1 | Lokomotif CC 204 CC 204 locomotive | 0 | 0 | 65 | 35 | 0 | 0 |
| 2 | Lokomotif CC 205 CC 205 locomotive | 6 | 20 | 24 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | KKBW 50 Ton | 740 | 400 | 230 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | PPCW | 520 | 400 | 280 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | KRDI | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | KRL Ex Jepang | 0 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |

Note : belum memperhitungkan investasi untuk replacement
discounted from replacement investment

Tabel Proyeksi Nilai Investasi Sarana untuk Pengembangan
Rolling Stock Investment Projection

| No | Jenis Sarana | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------|------------------------------------|-------|---------|---------|-------|-------|-------|
| 1 | Lokomotif CC 204 CC 204 locomotive | 0 | 0 | 1.462,5 | 787 | 0 | 0 |
| 2 | Lokomotif CC 205 CC 205 locomotive | 172,8 | 576 | 691,2 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | KKBW 50 Ton | 518 | 280 | 161 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | PPCW 50 Ton | 234 | 180 | 126 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | KRDI | 0 | 121 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | KRL | 0 | 204,3 | 204,3 | 204,3 | 204,3 | 204,3 |
| Jumlah Total | | 942,8 | 1.361,3 | 2.645 | 991,8 | 204,3 | 204,3 |

Tabel Proyeksi Nilai Investasi Pengembangan Prasarana dan Fasilitas
Stock and Infrastructure Investment Projection

| No | Prasarana dan Fasilitas Description | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|---|----------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| Sumatera Selatan | | | | | | |
| 1 | Stasiun & Emplasemen (2009) <i>Station and Emplacements (2009)</i> | 219,7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Infrastruktur (2011) <i>Infrastructure (2011)</i> | 290,3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Infrastruktur <i>Infrastructure</i> | 362,6 | 1.857,4 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Fasilitas BY & Depot <i>BY Facility & Depot</i> | 65,8 | 205,6 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 1 unit MTT & 200 unit boufer (2011) <i>1 unit MTT & 200 unit boufer (2011)</i> | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 1 unit MTT, 1 unit PBR <i>1 unit MTT, 1 unit PBR</i> | 38,4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Jawa Java | | | | | | |
| 7 | Prasarana Pendukung (2011) <i>Supporting Structures (2011)</i> | 124,6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | Prasarana Pendukung <i>Supporting Structures</i> | 113,4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | Fasilitas Pendukung (2011) <i>Supporting Facilities (2011)</i> | 56,8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | Fasilitas Pendukung <i>Supporting Facilities</i> | 47,5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Infrastruktur ke Bandara Soetta <i>Infrastructure to Soetta</i> | 1617,9 | 482,1 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Infrastruktur Jabodetabek <i>Jabodetabek Infrastructure</i> | 1377,4 | 484,65 | 484,65 | 484,65 | 484,65 |
| Total Prasarana & Fasilitas | | 4.365,4 | 3.029,75 | 484,65 | 484,65 | 484,65 |
| <i>Total Infrastrucutre & Facilities</i> | | | | | | |

Anak Perusahaan

Subsidiaries

Anak Perusahaan

Subsidiaries

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki enam anak perusahaan, yaitu :

1. PT. Restorasi Multi Usaha
2. PT. Railink
3. PT KAI Commuter Jabodetabek
4. PT. KA Property Management
5. PT. KA Pariwisata
6. PT. KA Logistik

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) controls six subsidiaries:

1. *PT. Restorasi Multi Usaha*
2. *PT. Railink*
3. *PT KAI Commuter Jabodetabek*
4. *PT. KA Property Management*
5. *PT. KA Pariwisata*
6. *PT. KA Logistik*

Perusahaan memiliki baik langsung maupun tidak langsung lebih dari 50% saham entitas anak:
The Company holds directly or otherwise 50% of the share emitted by 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 Reska Mulia Usaha | Bandung | Restoran Kereta Api/ <i>The railways restaurant</i> | 1 Januari 2001/ <i>January 1, 2001</i> | 95.01% | 22,218,623,734 | 5,249,000,000 |
| 2. | PT Railink | Jakarta | Pengusahaan Kereta Api Bandara/ <i>Airport railways</i> concession | Dalam Tahap <i>In the development</i> Pengembangan/ <i>stage</i> | 60.00% | 106,367,194,658 | 100,000,000,000 |
| 3. | PT KAI Commuter Jabodetabek | Jakarta | Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ <i>Jabodetabek railways</i> concession | Tahun 2009/ <i>In 2009</i> | 99.76% | 388,829,259,641 | 210,364,000,000 |
| 4. | PT KA Pariwisata | Jakarta | Bidang Pariwisata Kereta Api/ <i>Tourism railways</i> | Tahun 2010/ <i>In 2010</i> | 99.90% | 26,182,766,490 | 24,775,000,000 |
| 5. | PT KA Logistik | Jakarta | Bidang Layanan Distribusi Logistik Berbasis Kereta Api/ <i>Logistic distribution</i> <i>service train</i> | Tahun 2009/ <i>In 2009</i> | 99.90% | 43,129,227,280 | 24,775,000,000 |
| 6. | PT KA Properti Manajemen | Jakarta | Bidang Pengelolaan Aset/ Properti Perkeretaapian/ <i>Railway property asset</i> <i>management</i> | Tahun 2010/ <i>In 2010</i> | 99.90% | 17,590,219,588 | 24,775,000,000 |





a. PT. RESTORASI MULTI USAHA (PT. RMU)

PT. Reska Multi Usaha adalah Anak Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang bidang usahanya adalah restoran kereta api serta pendukung lainnya.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi adalah sebagai berikut :

| | |
|------------------|---------------------------|
| Komisaris Utama | : Sulistyo Wimbo Hardjito |
| Direktur Utama | : Tintin Wisniwati |
| Direktur Operasi | : Sri Kuncoro |

Selama periode Januari s.d. Desember 2011 Kinerja PT. Reska Multi Usaha belum menunjukkan hasil yang maksimal sesuai dengan anggaran yang ditetapkan, hal ini dapat dilihat sbb :

1) Laba Rugi :

- = Realisasi pendapatan sebesar Rp. 70.130,7 juta atau 85,74% dari anggaran sebesar Rp. 81.798,3 juta.
- = Realisasi biaya sebesar Rp.66.776,4 juta atau 89,45% dari anggaran sebesar Rp. 74.653,6 juta.
- = Realisasi Laba bersih setelah pajak sebesar Rp.2.336,8 juta atau 43,61% dari anggaran yang ditetapkan sebesar Rp. 5.358,5 juta.

Kondisi tersebut di atas realisasi laba tidak tercapai, karena selain volume penumpang mengalami penurunan yang berpengaruh pada pendapatan kompensasi SOT (Service On Train) dan OTC (On Trip Cleaning Service), belum optimalnya pendapatan parkir dan peron serta masih belum optimalnya pendapatan Res TV, Res Pro dan Res Net hal ini terkait dengan aturan tarif yang ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), dimana kemampuan/penawaran dari sponsor/promotor masih jauh dari tarif yang telah ditentukan.

2) Neraca :

Realisasi Neraca per 31 Desember 2011 dapat dilihat pada uraian berikut :

- = Total Aset Rp. 22.218,6 juta
- = Total Kewajiban Rp. 6.568,7 juta
- = Total Ekuitas Rp. 15.649,9 juta

Permasalahan yang dihadapi :

- < **Aspek Keuangan dan Pendapatan Operasional (Pokok dan pendukung) :**
 - = Kebijakan PT KAI (PERSEO) dalam menghapus karcis peron per 1 Oktober 2011 berdampak pada potensi tidak tercapainya perolehan laba sebesar Rp. 1,9 M.
 - = Belum tercapai kesesuaian tarif antara penawaran sponsor/promotor dengan tarif PT. KAI sehingga kegiatan usaha Res Pro sama sekali tidak dapat berjalan.

a. PT. RESTORASI MULTI USAHA (PT. RMU)

PT. Reska Multi Usaha is a subsidiary of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) focusing on restoration of rolling stocks and its equipment.

The Commissioners and Directors are as follows:

| | |
|------------------------|---------------------------|
| President Commissioner | : Sulistyo Wimbo Hardjito |
| President Director | : Tintin Wisniwati |
| Operations Director | : Sri Kuncoro |

Between January to December 2011, PT. Reska Multi Usaha has not to perform as expected by the set budget, as follows:

1) Profits and Losses:

- = *The realized income is Rp 70,130,7 million or 85.74% of the projected Rp 81,798,3 million.*
- = *The realized cost is Rp 66.776,4 million or 89.45% of the projected Rp 74,653,4 million.*
- = *The net profit is Rp 2.336,8 million or 43.61% of the projected Rp 5,358,5 million.*

The shortfall is due to decrease in passenger volume, which affects Service on Train and On Trip Cleaning Service compensation, unoptimized parking, platform, Res TV, Res Pro, and Res Net income. This is due to the tariff imposed by PT. Kereta Api Indonesia (Persero), where bargaining from sponsors or promotor are far from the set tariffs.

2) Balance:

The Balance as of 31st December 2011 is as follows:

- = *Total Assets Rp22,218,6 million*
- = *Total Obligations Rp5,568,7 million*
- = *Total Equity Rp15,649,9 million*

Issues faced:

< **Financial and Income Aspects Operations (Main and support):**

- = *The policy to abolish platform tickets as of 1st October 2011 distorts the potential profit of Rp 1.9 billion.*
- = *Disagreements in tariff between sponsors or promotor and PT. KAI, thus discouraging Res Pro.*

- = Adanya program kegiatan dalam RKA 2011 yang *uncontrollable* antara lain :
 - Pengalihan Pengelolaan restorasi
 - Penyesuaian tarif OTC untuk KA Jarak Jauh.
 - Belum diputuskannya besaran sewa untuk perkantoran PT. RMU.
- < **Aspek Sumber Daya Manusia (SDM) :**
 - = Pelatihan belum menyeluruh bagi para *frontliner*, terkait jadwal operasional yang padat serta dana diklat yang terbatas
 - = Baru sebagian koki yang bersertifikat profesi
- < **Aspek Legal :**

Pengurusan SIUP terbentur pada Kantor Cabang/ Area yang menempati tempat berstatus sewa yang sampai saat ini kontrak sewa belum selesai.
- < **Aspek Pelayanan :**
 - = Kondisi Restorasi KA yang belum memadai (Kondisi dapur, *layout* di KM, pasokan listrik yang tidak stabil)
 - = Untuk kebersihan cuci KA di bawah dan *cleaning service* dalam perjalanan (OTC) pada umumnya masih ditangani 2 perusahaan/ pengelola yang berbeda, sehingga akuntabilitas kurang jelas.
 - = Keluhan penumpang KA pada awak restorasi tidak terbatas pada permasalahan yang terkait dengan fungsi petugas restorasi, namun banyak yang di luar fungsi seperti AC terlalu dingin/ panas, meja rusak, air bocor dll.

Hal-hal mohon dukungan :

- < Pengelolaan *housekeeping* wisma, mess, griya karya dan asrama BPL sesuai MOU No. 75/U/HK/UM/2011 dan RMU/KM.04/11/V/2011 tanggal 18 Mei 2011 tentang pengelolaan tata graha perkantoran JRC, griya karya, mess, wisma dan asrama BPL pada PT. KAI dikelola oleh PT. RMU.
- < Kesinambungan penyediaan Kereta makan yang memadai, baik desain, fasilitas dan kapasitas guna mendukung terselenggaranya pelayanan prima pada restorasi KA.

- = *Other uncontrollable programmes in RKA 2011, such as:*
 - Transfer of restoration management
 - OTC tariff adjustment for long distance rails.
 - Disagreements on the rent for PT. RMU office

- < **Human Resources Aspect:**
 - = *Frontliners are not evenly trained due to work hours and limited training funds.*
 - = *Only a few chefs are certified professionals*
- < **Legal Aspect:**

SIUP processing for rented office space is hindered due to unfinished term.
- < **Service Aspect:**
 - = *Unsatisfactory rolling stock restoration conditions (kitchen, layout, unstable power)*
 - = *Accountability issues because on trip janitorial and cleaning services are handled by two different companies.*
 - = *Complaints from passengers are not limited to the function of restoration workers, but also on malfunctioning equipment such as overly cold/hot AC, broken desks, and seepage and leakage.*

Items requiring attention:

- < *Maintenance of BPL lodges, mess halls, workshops, and boarding rooms in accordance with MoU No. 75/U/HK/UM/2011 and RMU/KM.04/11/V/2011 dated 18th May 2011 on JRC office layout, BPL workshops, mess halls, lodging, and boarding rooms belonging to PT. KAI are managed by PT. RMU.*
- < *Continuation good supply of kereta makan to ensure satisfactory rail service.*

- < Penyesuaian Tarif OTC KA jarak jauh
- < Penunjukan PT. RMU sebagai *marketing agency* untuk optimalisasi pemanfaatan aset PT. KAI (Persero) sebagai media promosi yang mencakup skema kerjasama dan penetapan tarif untuk lokasi/titik media promosi.

Kenaikan tambahan modal melalui pinjaman perbankan dari Rp. 2 Miliar yang telah berjalan menjadi Rp. 5 Miliar di triwulan II tahun 2012 guna penambahan modal kerja karena tambahan KA dan investasi peralatan penunjang dapur kering.

- < Long distance OTC tariff adjustment.
- < Appointment of PT. RMU as the marketing agency to optimize PT. KAI (Persero) assets as a promotion media comprising of cooperation schemes and tariffs at advertising spaces.

Increasing the capital base from Rp 2 billion to Rp 5 billion in the second quarter of 2012 to increase the working capital due to additional stocks and investment in dry kitchen facilities.

Pelayanan di atas KA *Service on the Train*



b. PT. RAILINK

PT. Railink merupakan perusahaan patungan (*Joint Venture Company*) antara PT. Kereta Api (Persero) dan PT. Angkasa Pura II (Persero) dengan komposisi kepemilikan saham 60 % PT KA dan 40 % PT. AP II.

Kegiatan usaha yang dijalannya yaitu, Pengoperasian, pengelolaan dan pengusahaan kereta api Bandara; Pengembangan dan pengelolaan stasiun kereta api di Bandara dan di pusat kota; Pengadaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kereta api; Pembangunan prasarana kereta api; Konsultasi dan disain sistem perkeretaapian; dan Pengusahaan jasa lainnya yang menunjang usaha-usaha pokok.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi adalah sebagai berikut :

| | | |
|----------------------------------|---|------------------|
| Komisaris Utama | : | Salahudin Rafi |
| Komisaris | : | Julison Arifin |
| Komisaris | : | Wulang A. Wahono |
| Direktur Utama | : | Masjraul Hidayat |
| Direktur Administrasi & Keuangan | : | Desmon Ismael |
| Direktur Teknik & Operasi | : | Arief Munzaini |

Secara umum kinerja keuangan PT. Railink sampai dengan 31 Desember Tahun 2011 mencapai tidak target, dapat dijelaskan sbb :

1) Rugi Laba

- = Realisasi pendapatan sebesar Rp.5.626,5 juta atau 159,84% dari anggaran sebesar Rp. 3.520,- juta.
- = Realisasi biaya sebesar Rp. 6.291,5 juta atau 86,37% dari anggaran sebesar Rp. 7.284,3 juta.
- = Realisasi Rugi setelah pajak sebesar (Rp. 2.022,6) juta atau 177,95% dari anggaran yang ditetapkan sebesar (Rp. 1.136,6) juta.

2) Neraca :

Realisasi Neraca per 31 Desember 2011 dapat dilihat pada uraian berikut :

- = Total Aset Rp. 106.367,2 juta
- = Total Kewajiban Rp. 709,9 juta
- = Total Ekuitas Rp. 105.657,3 juta

Kondisi tersebut diatas disebabkan antara lain :

Sesuai dengan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham PT. Railink "RKAP Tahun 2011 No.RL/PS.1911/XI/2010 tanggal 19 November 2010, kegiatan *City Chek In* Gambir diberikan persetujuan izin prinsip pengusahaan *City Check In* di Stasiun Gambir, PT. Railink telah mengusulkan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk dapat diberikan persetujuan pengusahaan *City check In* di Stasiun Gambir. Namun demikian berdasarkan hasil Notulen tim Revitalisasi Stasiun tanggal 17 juni 2011, PT. Railink tidak diberikan ijin pengusahaan *City Check In* di Stasiun Gambir.



b. PT. RAILINK

PT. Railink is a joint venture between PT. Kereta Api (Persero) and PT. Angkasa Pura II (Persero) where PT. KAI (Persero) is a majority shareholder.

Its line of business is operation, management, and maintenance of airport rail; construction and management of airport stations; procurement and maintainance of railway infrastructure; development of railway infrastructure; railway consulting and design; and other businesses pertaining to airport rail.

The Commissioners and Directors are as follows:

| | | |
|-----------------------------------|---|------------------|
| President Commissioner | : | Salahudin Rafi |
| Komisaris | : | Julison Arifin |
| Commissioner | : | Wulang A. Wahono |
| President Director | : | Masjraul Hidayat |
| Administration & Finance Director | : | Desmon Ismael |
| Technical & Operations Director | : | Arief Munzaini |

In general, the financial performance of PT. Railink as of 31st December 2011 is unsatisfactory due to:

1) Profits and Losses

- = A net income of Rp.5.626,5 million or 159.84% of the projected Rp3,520 million.
- = A realized cost of Rp.6,291.5 million or 86.37% of the projected Rp7,284.3 million.
- = A realized loss after taxes of Rp2,022.6 million or 177.95% of the projected Rp1,136.6 million.

2) Balance:

The Balance as of 31st December 2011 is as follows:

- = Total Assets Rp106,367.2 million
- = Total Obligations Rp709.9 million
- = Total Equity Rp105,657.3 million

This is caused by, among others:

PT. Railink, in its annual shareholders meeting and proceeding number RL/PS.1911/XI/2010 dated 19th November 2010, proposed to use Gambir Station for its City Check-In service. Initially, the proposal was accepted by PT. Kereta Api Indonesia (Persero). However, the Station Revitalization minutes dated 17th June 2011 withdrew the permission.

Hal-hal yang telah dilakukan sampai dengan 31 Desember Tahun 2011 :

1) KA Bandara Soekarno-Hatta :

- a) Belum adanya kepastian jadwal lelang investasi yang dilaksanakan oleh Ditjen Perkeretaapian.
- b) Monitoring AMDAL, Perusahaan hanya memberitahukan penundaan KL/RPL/AMDAL kepada Kantor Menteri Negara Kementerian Lingkungan Hidup dikarenakan belum adanya kepastian jadwal pembangunan KA Bandara Soekarno-Hatta yang melalui trase Manggarai-Sudirman-Angke-Pluit-Bandara Soekarno-Hatta.

2) KA Bandara Kualanamu Medan :

- a) Investasi KA Bandara Kualanamu Medan dilakukan penundaan yang menyesuaikan dengan jadwal pembangunan Bandara Kualanamu.
- b) Akad kredit dengan PT Bank Rakyat Indonesia, Tbk menghendaki adanya review Studi Kelayakan KA Bandara Kualanamu Medan yang menyesuaikan dengan jadwal Pembangunan Bandara Kualanamu.

3) KA Bandara Juanda Surabaya :

Pembuatan studi kelayakan KA Bandara Juanda Surabaya dilakukan penundaan, hal ini berkaitan adanya informasi bahwa DED KA Bandara Juanda Surabaya telah dilakukan oleh Ditjen Perkeretaapian yang mengakibatkan *solicited project*.

Items which may be carried out prior to 31st December 2011:

1) Soekarno-Hatta International Rail

- a) *The Railway Director General is yet to publish a definite auction schedule.*
- b) *Environmental impact studies. The Company has informed the Ministry of Environment that it will delay the studies due to indefinite schedule of the Soekarno-Hatta Airport Rail using the route Manggarai-Sudirman-Angke-Pluit-Airport.*

2) Kualanamu Airport, Medan:

- a) *Investment for the Kualanamu Airport Rail is delayed to adjust with Kualanamu Airport construction timeline.*
- b) *Loan from PT. Bank Rakyat Indonesia, Tbk. requires a feasibility study of the Kualanamu Airport and an adjusted construction schedule.*

3) Juanda Airport, Surabaya:

Feasibility study of the Juanda Airport Rail is delayed due to information that the rail's DED was carried out by the Railway Directorate General. This causes it to become a solicited project.





c. PT KAI COMMUTER JABODETABEK

PT KAI Commuter Jabodetabek adalah salah satu anak perusahaan di lingkungan PT KERETA API (Persero) yang dibentuk sesuai dengan Inpres No. 5 tahun 2008 dan Surat Meneg BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008.

Pembentukan anak perusahaan ini berawal dari keinginan para stakeholdernya untuk lebih fokus dalam memberikan pelayanan yang berkualitas dan menjadi bagian dari solusi permasalahan transportasi perkotaan yang semakin kompleks.

Tugas pokok perusahaan yang baru ini adalah menyelenggarakan pengusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter (untuk selanjutnya disebut "Commuter" saja) dengan menggunakan sarana Kereta Rel Listrik di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) dan Bekasi (Jabotabek) serta pengusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi adalah sebagai berikut :

| | |
|--------------------------------|-------------------------|
| Komisaris Utama | : Bambang Irawan |
| Komisaris | : Nugroho Indrio |
| Komisaris | : Mesra Eza |
| Direktur Utama | : Bambang Wibiyanto |
| Direktur Operasi | : Hendri Anom Tjahjono |
| Direktur Keuangan & Personalia | : Ignatius Tri Handoyo |
| Direktur Teknik | : Bambang Adi Pratignjo |

Secara umum kinerja keuangan PT. KCJ sampai dengan 31 Desember Tahun 2011 mencapai target, dapat dijelaskan sbb :

1) Rugi Laba

- = Realisasi pendapatan sebesar Rp. 264.072,1 juta atau 80,35% dari anggaran sebesar Rp. 328.634,3 juta.
- = Realisasi biaya sebesar Rp. 239.230,9 juta atau 74,66% dari anggaran sebesar Rp. 320.436,5 juta.
- = Realisasi Laba bersih sebesar Rp. 18.582 juta atau 302,23% dari anggaran sebesar Rp. 6.148,3 juta.

2) Neraca :

Realisasi Neraca per 31 Desember 2011 dapat dilihat pada uraian berikut :

- = Total Aset Rp. 391.495,3 juta
- = Total Kewajiban Rp. 126.987,8 juta
- = Total Ekuitas Rp. 264.507,4 juta

c. PT KAI COMMUTER JABODETABEK

PT KAI Commuter Jabodetabek is one of the subsidiaries of the PT KERETA API (Ltd.) formed in accordance to Presidential Instruction No. 5/2008 and Instruction of Meneg BUMN No. S- 653/MBU/2008 dated August, 12 2008.

The formation of this subsidiary begun from the stakeholder's desire to focus more on giving quality service and take part in the solution for the ever increasingly complex problems of urban transportation.

The main tasks of this new company is to operate commuter trains (hereinafter referred to as simply "Commuter") by means of Electric Multiple Units in the area of Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) and Bekasi (Jabodetabek) as well as to operate in the field of non-passenger transportations.

The Board of Commissioners and Directors are the following:

| | |
|---|-------------------------|
| Chief Commisioner | : Bambang Irawan |
| Commisioner | : Nugroho Indrio |
| Commisioner | : Mesra Eza |
| Chief Director | : Bambang Wibiyanto |
| Director of Operations | : Hendri Anom Tjahjono |
| Director of Finance and Human Resources | : Ignatius Tri Handoyo |
| Technical Director | : Bambang Adi Pratignjo |

In general, the financial performance of PT. KCJ up to December 31, 2011 has reached target, described as follows:

1) Profit and Loss

- = The realization of income of Rp264.072,1 million or 80,35% out of the budget of Rp328.634,3 million.
- = The realization of cost of Rp.239.230,9 million or 74,66% out of the budget of Rp320.436,5 million.
- = The realization of net income of Rp18.582 million or 302,23% out of the budget of Rp6.148,3 million.

2) Balance Sheet

The realization of the Balance Sheet per December 31, 2011 is the following:

- = Total Asset: Rp 391.495,3 million.
- = Total Liability: Rp 126.987,8 million.
- = Total Equity: Rp 264.507,4 million

Permasalahan yang dihadapi sampai dengan 31 Desember Tahun 2011 :

- a) Realisasi *loop* yang dijalankan hanya 17 dimana rencana semula sebanyak 25 *loop*, hal ini disebabkan sebagian *loop* masih dijalankan oleh Daop 1 Jakarta.
- b) Penundaan rencana implementasi *Single Operation* (rencana April 2011 menjadi Juli 2011).
- c) Tarif yang diberlakukan Rp. 5.500,- - Rp. 7.000,- dari yang dianggarkan Rp. 8.000,- - Rp. 9.000,-

Dalam rangka peningkatan pelayanan kepada penumpang, telah diberlakukan pola operasi baru yaitu *Single Operation* pada awal semester III dan *Loop line* mulai bulan Desember 2011.

Rencana Tindak Lanjut :

Meningkatkan pangsa pasar dengan program kegiatan :

- a) Mengoperasikan pola *single operation*.
- b) Meningkatkan pengamanan di stasiun dan di atas KRL.
- c) Menumbuhkan minat pelajar untuk menggunakan KRL dengan memberlakukan kartu langganan sekolah (KLS) ke seluruh wilayah Jabodetabek (KCJ).
- d) Mengundang pihak-pihak yang berminat untuk menyewa ruang di dalam gerbong KRL untuk memasang iklan.

Issues faced as of 31st December 2011:

- a) On 17 loops were realized of the planned 25 loops.
Most of the loops are operated in Operation District 1 Jakarta.
- b) Single Operation delays. The initial plan was April 2011 but moved to July 2011.
- c) Tariff enforced range from Rp5,500 to Rp7,000 of the planned Rp8,000 to Rp9,000.

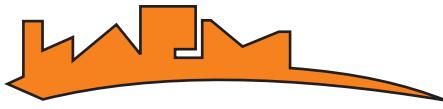
In order to improve services to passengers, a new operation procedure, the *Single Operation*, was enforced in the third quarter. The *Loop Line* was opened in December 2011.

Follow-Up Plan:

To improve the market share with activity programs:

- a) Operate the *Single Operation* pattern.
- b) Improve the security in the station and on the EMU.
- c) Foster school students' interests in EMUs by implementing School Subscription Card (KLS) throughout Jabodetabek area (KCJ).
- d) Invite interested parties to rent advertisement spaces in EMU cars.





PT. KA PROPERTY MANAGEMENT

d. PT. KA PROPERTY MANAGEMENT

PT. KA Property Management adalah anak perusahaan PT. KAI yang memiliki bidang usaha yaitu, Menjalankan usaha di bidang perencanaan, pengawasan, pembangunan properti; Menjalankan usaha pembangunan yaitu pemborongan pada umumnya (*general contractor*), pembangunan konstruksi gedung, jembatan, ruas milik jalan prasarana kereta api, prasarana telekomunikasi, perhotelan, rumah sakit, pipa gas bumi, pipa bahan bakar minyak berikut instalasinya; Menjalankan usaha jasa pengelola, jasa pemasaran, perantaraan dan pengembangan properti (tanah dan bangunan); Menjalankan usaha di bidang perawatan, pemeliharaan dan perbaikan bangunan dalam segala aspek; Menjalankan usaha jasa konsultasi di bidang properti; Menjalankan usaha yang menunjang usaha-usaha pokok sebagaimana dimaksud huruf a,b,c,d dan e ayat ini dan Menjalankan usaha perdagangan pada umumnya (*general trading*) yang meliputi bidang perhotelan , wisma , perkantoran, apartemen, pertokoan, restoran, pusat perbelanjaan terpadu, pasar, prasarana dan sarana telekomunikasi, gas bumi, bahan bakar minyak termasuk pengisian untuk umum (SPBU) dan pengadaan barang.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi adalah sebagai berikut:

Komisaris 1 : Achmad Kuntjoro
Komisaris 2 : Zuryati Simbolon

Direktur Utama : Wahjudi Pranata
Direktur Operasi & Pemasaran : Heru Susetyo
Direktur Keuangan & Admininistrasi : Suaidi Haryanto

Secara umum kinerja keuangan PT. KAPM sampai dengan 31 Desember 2011 tidak mencapai target, dapat dijelaskan sbb:

1). Rugi Laba

- = Realisasi pendapatan sebesar Rp.juta atau 3,58% dari anggaran sebesar Rp. 70.613 juta.
- = Realisasi biaya sebesar Rp. 6.956,6 juta atau 10,90 % dari anggaran sebesar Rp. 60.157,8 juta.
- = Realisasi Rugi bersih setelah pajak sebesar (Rp.4.423,9) juta atau (184,99)% dari anggaran yang ditetapkan laba sebesar Rp. 2.391,4 juta.

2). Neraca :

Realisasi Neraca per 31 Desember 2011 dapat dilihat pada uraian berikut:

- = Total Aset Rp. 17.590,2 juta
- = Total Kewajiban Rp. 1.965,9 juta
- = Total Ekuitas Rp. 15.624,3 juta

d. PT. KA PROPERTY MANAGEMENT

PT. KA Property Management is a subsidiary of PT. KAI operating in planning, supervision, and construction of property. This includes general contractor; construction of buildings, bridges, roads, telecommunications, hotel, hospitals, gas pipes, fuel pipes and its infrastructures; management, marketing, and development of land and buildings; building maintenance and repair; consulting services in property; services to support such endeavours, general trading in hotels, lodges, offices, apartments, shops, restaurants, shopping centres, markets, telecommunications facilities and infrastructure, natural gas, fuel, and many more.

The Commissioners and Directors are as follows:

*1st Commissioner : Achmad Kuntjoro
2nd Commissioner : Zuryati Simbolon*

*President Director : Wahjudi Pranata
Operations & Marketing Director : Heru Susetyo
Administration & Finance Director : Suaidi Haryanto*

In general, the financial performance of PT. KAPM as of 31st December 2011 is unsatisfactory due to:

1) Profits and Losses

- = The realized cost was Rp million or 3.58% of the allotted Rp 70,613 million.
- = A realized cost of Rp.6,956.6 million or 10.9% of the projected Rp 60,157.8 million.
- = A net loss is Rp 4,423.9 million or 184.99% of the projected Rp2,391.3 million in profit.

2) Balance:

The Balance as of 31st December 2011 is as follows:

- = Total Assets Rp17,590.2 million
- = Total Obligations Rp1,965.9 million
- = Total Equity Rp15,634.3 million

Permasalahan yang dihadapi sampai dengan 31 Desember Tahun 2011 :

a) Wisma :

Untuk pengelolaan wisma-wisma yang terdiri dari 6 wisma yaitu : Wisma Bandungan Indah, Wisma Wonosobo, Wisma Indrakila Batu Malang, Wisma Salabintana, Wisma Brastagi dan Wisma Daya Pertiwi I dan II.

Pada bulan Mei telah dikembalikan ke PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Wisma Bandungan Indah sedangkan untuk Wisma Wonosobo, Wisma Indrakila Batu Malang, Wisma Salabintana dan Brastagi juga akan dikembalikan untuk periode Tahun 2012 sedangkan Wisma Wahana Daya Pertiwi I dan II belum dikembalikan dikarenakan masa persewaannya sampai dengan Oktober 2012.

Pengembalian wisma-wisma tersebut dikarenakan kondisi wisma yang terus merugi. Rencana investasi untuk wisma-wisma yang ditargetkan di tahun 2011 tidak terealisasi, disebabkan pengelolaan yang disetujui oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk wisma-wisma jangka waktunya hanya 1 tahun dengan pola sewa bagi hasil dari laba setelah pajak.

Sehingga apabila investasi dilaksanakan dengan jangka waktu 1 tahun, maka investasi tersebut belum dapat kembali mengingat tingkat pengembalian investasi properti biasanya paling cepat 5 tahun.

Pembicaraan terakhir tentang jangka waktu sewa minimal 5 (lima) tahun telah disetujui dan dilaksanakan sewaktu perpanjangan nanti termasuk pula wisma-wisma yang lain.

b) Pasar :

Untuk target pengelolaan pasar yaitu pengelolaan pasar yang terdiri dari beberapa lokasi : Pasar Pacar Keling di surabaya, Pasar Bendul Merisi di Surabaya, Pasar Blitar di Blitar dan Pasar Lahat di Sumatera Selatan juga tidak dapat direalisasikan karena beberapa hal yaitu :

- = Belum terlihat kejelasan tentang skema kerjasamanya antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT. KA Properti.
- = Lahan yang dibangun belum (*Clean & Clear*); diantaranya belum selesaiya permasalahan MoU/KSO yang melekat di lahan tersebut, belum bebas dari penghuni/penyewa lama dan kendala teknis lainnya.
- = Belum terdapat pemahaman yang sama tentang konsep bisnis yang akan dilaksanakan antara PT. KA Properti Manajeman dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan hal ini telah disampaikan ke PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melalui surat No. 075/DU-KAPM/IX/2010 tanggal 7 September 2010.

Items which may be carried out prior to 31st December 2011:

a) Lodging:

There are currently six lodges which are maintained: Wisma Bandungan Indah, Wisma Wonosobo, Wisma Indrakila Batu Malang, Wisma Salabintana, Wisma Brastagi, and Wisma Daya Pertiwi I dan II.

In May, Wisma Bandungan Indah was returned to PT. Kereta Api Indonesia (Persero) due to expiry of contract. Wisma Wonosobo, Indrakila, Batu, Malang, Salabintana, and Brastagi are to be returned in 2012. The same applies to Wisma Wahana Daya Pertiwi I and II.

The lodges were returned due to continual losses. Investment plan laid for the lodges in 2011 were not realized due to short lease period.

The losses outweigh the gains as the quickest returns in property is at least five years.

Proposals for a minimum of a five year lease period was approved and will be implemented soon.

b) Markets:

There are several markets managed, namely: Pacar Keling and Bendul Merisi in Surabaya, Blitar in Blitar, and Lahat in Sumatera Selaatan. The targets for the markets fell short due to:

- = *Uncertain cooperation scheme between PT. Kereta Api Indonesia (Persero) and PT. KA Property.*
- = *Unfinished development, chief among which is MoU pertaining to land use and other technical hinderances.*
- = *Uncertain business concept to be jointly conducted by PT. KA Property Management and PT. Kereta Api Indonesia (Persero). This was addressed in a letter to PT. Kereta Api Indonesia (Persero) through letter number surat No.075/DU-KAPM/IX/2010 dated 7th September 2010.*

- = Keterbatasan wewenang tentang jangka waktu persewaan, Kerjasama Operasi dan manajemen dan lain sebagainya sebagaimana yang diatur dalam anggaran Dasar PT. Kereta Api Indonesia (Persero) meskipun untuk kerjasama manajemen dan usaha telah terselesaikan dengan Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. Kep.U/JB.310/IX/5/KA-2010 tanggal 6 September 2010.
 - = Pemahaman atas anggaran dasar yang terakhir PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yakni Akte No. 65 Notaris Surjadi Jasin tanggal 9 Agustus 2008 pasal 11 ayat 10 huruf g tentang perbuatan-perbuatan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang harus mendapat persetujuan Komisaris dan Pemegang Saham yaitu mengadakan kerjasama dengan badan usaha atau pihak lain berupa kerjasama lisensi, kontrak manajemen, menyewakan aset dan seterusnya seyogyanya ditafsirkan secara seksama.
 - = Karena untuk kerjasama tersebut diatas untuk nilai dan jangka waktu tertentu perlu ditetapkan oleh RUPS. Pandangan dan permohonan kami agar masalah ini dapat diselesaikan dengan Pemegang Saham PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pengajuan RUPS pengesahan RKA Tahun Buku 2011 mendatang. Dan ternyata pada tanggal 17 Januari 2011 hal ini telah terselesaikan dengan disetujuinya properti menjadi kegiatan utama PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
 - = Sambil menunggu kemungkinan dikeluarkannya acuan pengelolaan dan hubungan antara BUMN satu dengan yang lainnya dan juga mekanisme antara induk dan anak perusahaan BUMN oleh Kantor Kementerian Negara BUMN, Perseroan sangat berharap dukungan terus menerus dari Pemegang Saham yakni berupa ketentuan aturan yang sifatnya mendukung yang berlaku umum kepada anak perusahaannya.
- c) Untuk Konsultan pengembangan stasiun yang terdiri dari Stasiun Senen, Stasiun Tugu dan Stasiun Kertapati dari Program Kerja akan mendapatkan pendapatan atas jasa sebagai konsultan juga tidak dapat terlaksana dikarenakan masih menunggu kejelasan atas obyek stasiun mana yang akan dikembangkan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero), namun pada tanggal 1 Oktober 2011 perseroan telah menandatangani MoU dengan Arep Vile Perancis guna mempersiapkan pekerjaan tersebut.
- = Limited authority on lease period, cooperation, and management as outlined in Bylaws of PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Management cooperation, however, was sorted in the Directors' Decree Number Kep.U/JB.310/IX/5/KA-2010 dated 6th September 2010.
 - = Another issue on the bylaws of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) is Deed No. 65 composed by Notary Surjadi Jasin on 9th August 2008. Article 11, paragraph 10, verse g on decisions of the Directors which must be approved by the Commissioners and Shareholders mentioning that cooperation with other entities, such as licensing, management contracts, asset lease, and so forth must be interpreted accordingly.
 - = Such cooperation must be decided in the Annual Shareholders Meeting. We requested to have the issues addressed in the upcoming Shareholders Meeting. On 17th January 2011, the issue was addressed and became central to PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
 - = While waiting for terms of reference on cooperation between state-owned enterprises as well as mechanisms between parent and subsidiary by the Ministry of State-owned Enterprises, the Company requested continual support from Shareholders in the form of supporting regulations.
- c) Consultancy services in the construction of Stasiun Senen, Tugu, and Kertapati was delayed due to uncertainty of which project to undertake. On 1st October 2011, the Company has signed an MoU with Arep Vile of France to prepare the groundwork.

e. PT. KA PARIWISATA

PT KA Pariwisata atau disingkat PT KA Wisata, berkedudukan dan berkantor pusat di Jakarta Pusat. Maksud dan tujuan Perseroan adalah menyediakan barang atau jasa 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-prinsip Perseroan Terbatas.

Kegiatan usahanya yaitu, Menjalankan usaha pariwisata pada umumnya berbasis kereta api; Menjalankan usaha biro perjalanan wisata (BPW); Perencanaan dan pengemasan komponen perjalanan wisata; Penyelenggaraan dan penjualan paket wisata melalui agen perjalanan dan atau langsung kepada wisatawan; Penyediaan layanan angkutan wisata; Menyelenggarakan pentas wisata; Pengurusan dokumen perjalanan, berupa paspor dan visa atau dokumen lain yang dipersamakan; Jasa informasi kepariwisataan; Mengelola kawasan pariwisata; Jasa Konsultan pariwisata berbasis kereta api.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi adalah sebagai berikut :

| | |
|------------------|------------------------|
| Komisaris | : Joko Margono |
| Direktur Utama | : Isman Budi Septa Zen |
| Direktur Operasi | |
| & Administrasi | : Bambang Sulistyo |

Secara umum Kinerja PT. KA Pariwisata sampai dengan 31 Desember Tahun 2011 tidak mencapai target, dapat dijelaskan sebagai berikut :

1) Rugi Laba

- = Realisasi pendapatan sebesar Rp.19.567,4 juta atau 24,09% dari anggaran sebesar Rp. 81.202,3 juta.
- = Realisasi biaya sebesar Rp. 22.024,9 juta atau 28,24 % dari anggaran sebesar Rp. 77.991 juta.
- = Realisasi Rugi sebesar (Rp. 1.290,5) juta atau (50,45)% dari anggaran laba sebesar Rp. 2.558,2 juta.

2) Neraca :

Realisasi Neraca per 31 Desember 2011 dapat dilihat pada uraian berikut :

| | |
|-------------------|-------------------|
| = Total Aset | Rp. 26.182,7 juta |
| = Total Kewajiban | Rp. 2.558,1 juta |
| = Total Ekuitas | Rp. 23.624,6 juta |



e. PT. KA PARIWISATA

PT. KA Pariwisata, or PT. KA Wisata, is located and officed in Jakarta Pusat. The aims and objectives of the subsidiary are to provide quality and competitive rail tours.

Its main scope of business is rail-based tours, travel agency, planning and implementation of tour components, provision and marketing of tour packages through travel agents or otherwise, shuttle services, travel document assistance, tourism information hub, maintenance of tourism sites, and consultancy services.

The Commissioners and Directors are as follows:

| | |
|---------------------|------------------------|
| Commissioner | : Joko Margono |
| President Director | : Isman Budi Septa Zen |
| Operations Director | : Bambang Sulistyo |

In general, the financial performance of PT. Railink as of 31st December 2011 is unsatisfactory due to:

1) Profits and Losses

- = The net income is Rp 19.567,4 million or 24.09% of the projected Rp 81,202.3 million.
- = A realized cost of Rp 22,024.9 million or 28.24% of the projected Rp 77,991 million.
- = A loss of Rp 1,290.5 million or 50.45% of the projected Rp 2,558.2 million profit.

2) Balance:

The Balance as of 31st December 2011 is as follows:

| | |
|---------------------|---------------------|
| = Total Assets | Rp 26,182.7 million |
| = Total Obligations | Rp 2,558.1 million |
| = Total Equity | Rp 23,624.6 million |

Keadaan keuangan di atas menggambarkan adanya rencana investasi pembelian *sleeping car* dari Jepang belum terealisasi karena adanya kendala teknis.

Realisasi Kegiatan dan anggaran Perusahaan sampai dengan 31 Desember 2011 dan Langkah Manajemen :

1). Kereta Wisata :

Pemasaran; Selama ini dilakukan melalui Website PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan website PT. KA Pariwisata (www.indorailtour.com), Call Center 121 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan pameran, pelayanan langsung dan penyebaran brosur.

Produksi; Sampai dengan 31 Desember 2011, produksi Kereta Wisata dan Kereta Reguler adalah 187 perjalanan.

Teknologi; Penggunaan teknologi untuk Kereta Wisata melekat pada tersedianya teknologi yang berada di Kereta Wisata dalam hal operasionalnya, sedangkan untuk sistem administrasi keuangan mulai Desember 2010 sudah menggunakan sistem ITTOS (*Integrated Tour & Travel Operating System*).

Sedangkan untuk pemesanan tiket regular kereta telah digunakan perangkat lunak sistem *ticketing* dari PT. KAI (Persero) secara *online real time*.

Perusahaan masih dalam proses pemilihan *Web Developers* saat ini.

Untuk pembayaran sudah digunakan kartu kredit, bekerja sama dengan Bank Mandiri.

2). Penjualan Tiket dan Tour:

Pada tahun 2011 semua ijin usaha telah diperoleh selain keanggotaan IATA yang sedang dalam proses, Penjualan dalam semester II cukup baik tetapi masih belum sesuai rencana.

3). Event Organizer:

Perusahaan sedang dalam proses penjajagan untuk membentuk badan usaha khusus guna pendaftaran menjadi PCO (*Professional Conference Organizer*) dalam rangka mengembangkan pasar.

The financial statement above hinders a plan to invest in a sleeper car from Japan that is not being realised due to technical problem.

Company activities and budget as well as Management Decisions as of 31st December 2011:

1) Tour Cars:

Marketing is conducted through PT. Kereta Api Indonesia (Persero)'s and PT. KA Pariwisata's website (www.indorailtour.com), PT. Kereta Api Indonesia (Persero)'s call center, exhibition, direct service, and brochures.

Production: as of 31st December 2011, the Tour and Regular Cars have made 187 trips.

Technology: In Tour Cars, the technology lies in the operations of the car. The financial administration system used since December 2010 was ITTOS (Integrated Tour and Travel OS).

The ticketing system using is the online ticketing system using by PT. KAI (Persero).

The company is electing for a web developer.

Supported payment channel is credit card in cooperation with Bank Mandiri.

2) Ticket and Tour Sales:

In 2011, permits were already in place. IATA membership was still processed. Second quarter ticket sales is excellent yet underperforming.

3) Event Organizer:

*The company is studying the feasibility of establishing an arm for PCO (*Professional Conference Organizer*) to improve its market share.*

Kereta Api Wisata *Rail Tour*



f. PT. KERETA API LOGISTIK (KALOG)

PT. KERETA API LOGISTIK (KALOG) adalah anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang melakukan usaha dibidang layanan distribusi logistik berbasis kereta api, dengan kemasan bisnis *door to door service* untuk memberikan pelayanan yang paripurna bagi pelanggan kereta api yang didukung dengan angkutan pra dan lanjutan serta layanan penunjangnya, meliputi pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pengepakan, pelabelan, pengangkutan, penjejakkan, pengawalan logistik serta manajemen logistik dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

Orientasi bisnis KALOG kedepan adalah sebagai jasa layanan distribusi logistik secara *Total Solution* melalui “*End-to-End Services*” atau dengan kata lain sebagai SCM Service Provider.

Fungsi dan peran kontributif KALOG terhadap jasa layanan yang telah disediakan oleh induknya adalah sebagai “ pencipta nilai tambah (*value creator*) sepanjang rantai nilai (*value chain*) layanan distribusi logistik, termasuk layanan yang telah disediakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), seperti angkutan barang dan pergudangan.

Fokus dan penguatan peran penting PT KA Logistik ini diwujudkan pada tahapan *Pre-Service* dan *Post-Service* dari layanan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) serta *integrated-service* berbasis *information technology* sepanjang rantai jasa layanan distribusi logistik.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi adalah sebagai berikut :

| | | |
|-----------------|---|---------------|
| Komisaris Utama | : | Darmawan Daud |
| Komisaris | : | Wahyu Wibowo |

| | | |
|----------------------------------|---|------------------|
| Direktur Utama | : | Yayat Rustandi |
| Direktur Operasional & Pemasaran | : | Patria Supriyoso |
| Direktur Keuangan | : | Soemartono |

Secara umum Kinerja Keuangan PT. KA LOGISTIK periode Januari s.d Desember Tahun 2011 tidak mencapai target, dapat dijelaskan sebagai berikut :

1) Rugi Laba

- = Realisasi pendapatan sebesar Rp.45.823 juta atau 46,43% dari anggaran sebesar Rp. 98.701 juta.
- = Realisasi biaya sebesar Rp. 58.519 juta atau 63,88% dari anggaran sebesar Rp. 91.596 juta.
- = Realisasi Rugi sebesar (Rp. 9.514) juta atau (281,21)% dari anggaran yang ditetapkan laba sebesar Rp. 3.383 juta.

2) Neraca :

Realisasi Neraca per 31 Desember 2011 dapat dilihat pada uraian berikut:

| | |
|-------------------|-----------------|
| = Total Aset | Rp. 43.129 juta |
| = Total Kewajiban | Rp. 31.729 juta |
| = Total Ekuitas | Rp. 11.400 juta |



f. PT. KERETA API LOGISTIK (KALOG)

PT. KERETA API LOGISTIK (KALOG) is a subsidiary of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) performing business in train based logistic distribution service, with door to door service business package to provide full services for train customers supported by pre and sequential transportation and its supporting service, including management of Container Terminal, loading and unloading, warehousing, packaging, labelling, transporting, tracking, logistic escorting and logistics management by applying principles of limited company.

Business orientation of KALOG in the future is to be Total Solution logistic distribution service through “*End-to-End Services*” or in other words as SCM (Supply Chain Management) Service Provider.

Contributive function and role of KALOG to services provided by its main company is as “value creator along the value chain of logistic distribution service, including services provided by PT. Kereta Api Indonesia (Persero), such as goods cargo and shipping. Focus and empowerment of the important role of PT KA Logistik is materialized at Pre-Service and Post-Service stages of PT Kereta Api Indonesia (Persero) services and also integrated information technology based service along chains of logistic distribution service.

Composition of Board of Commissioners and Directors is as follows:

| | | |
|-------------------|---|---------------|
| Main Commissioner | : | Darmawan Daud |
| Commissioner | : | Wahyu Wibowo |

| | | |
|-------------------------------------|---|------------------|
| Main Director | : | Yayat Rustandi |
| Director of Operational & Marketing | : | Patria Supriyoso |
| Director of Finance | : | Soemartono |

Generally, Financial Performance of PT. KA LOGISTIK period January to December Year 2011 did not meet target, and can be explained as follows:

1) Loss Profit

- = Realisation of Revenue amounting to Rp.45.823 millions or 46,43% of budget amounting to Rp. 98.701 millions.
- = Realisation of Cost amounting to Rp. 58.519 millions or 63,88% of budget amounting to Rp. 91.596 millions.
- = Realisation of Loss amounting to (Rp. 9.514) millions atau (281,21)% of budget fixed profit amounting to Rp. 3.383 millions.

2) Balance :

Realisation of Balance per 31 Desember 2011 can be observed in following details:

| | |
|--------------------|---------------------|
| = Total Assets | Rp. 43.129 millions |
| = Total Obligation | Rp. 31.729 millions |
| = Total Equity | Rp. 11.400 millions |

3) Kinerja Operasi :

Selama tahun 2011 PT Kalog melakukan distribusi logistik dengan menggunakan transportasi kereta api sebagai berikut :

a). Distribusi Logistik berbasis KA :

(1) KA ONS relasi Jakarta Gudang - Surabaya Pasarturi pp :

PT Kalog mengusahakan 3 gerbong B secara kontrak 1 tahun dengan pembayaran di muka. Sejak Oktober 2011 hanya mengoperasikan 2 gerbong B, dengan pertimbangan efisiensi sehubungan kenaikan tarif nilai kontrak dari semula Rp. 1,7 miliar/B/tahun menjadi Rp. 2,18 miliar/B/tahun.

(2) KA MALABAR relasi Bandung (Bd)-Malang (MI) pp.

PT. Kalog mengusahakan KA Malabar yang dilakukan secara kolaborasi dengan PT. Herona Express (pemegang kontrak gerbong dengan PT. KAI), dimana alokasi space untuk PT. Kalog adalah 5 ton/hari baik dari Bandung maupun Malang. Terhitung sejak 1 Oktober 2011 PT. Kalog memperoleh alokasi dari PT. KAI untuk mengusahakan gerbong B kapasitas 5 ton pada KA Malabar.

(3) KA BIMA relasi Surabaya Kota–Jakarta :

PT. Kalog mengusahakan angkutan barang pada KA BIMA relasi Surabaya Kota – Manggarai pp. sebanyak 1 ton secara kolaborasi dengan expeditur PT. Bima Putera (pemegang kontrak gerbong dengan PT. KAI). Pengusahaan KA Bima ini, disamping mengangkut muatan dari Surabaya ke Jakarta, juga untuk mengangkut muatan dari Surabaya ke Bandung dengan transit di Solo untuk diteruskan dengan menggunakan KA Malabar dan sebaliknya.

(4). KA KONTAINER relasi Sungai Lagoa – Kalimas pp :

Sejak bulan Maret 2011 PT. Kalog mengusahakan KA Kontainer secara kontrak sewa 2 set rangkaian yang terdiri atas 18 PPCW/rangkaian selama 1 tahun, dengan sewa Rp. 2,5 miliar/bulan.

b). Distribusi Logistik Non KA :

Kegiatan distribusi logistik non KA yang dilakukan PT. Kalog adalah menggunakan *truck* yaitu menangani pengangkutan dokumen dan barang cetakan unit Grafika PT. KAI (Persero) dari Kantor Pusat di Bandung ke Daop dan Divre; mengangkut batubara milik PT. BAU dari Kertapati ke Dermaga Gasing (sewaktu stock batubara tidak tertampung di *stockpile* Kertapati).

Kegiatan distribusi logistik non KA lainnya yang telah dilakukan adalah *forwarding* yang dimulai bulan Oktober 2011 (*pilot project*) yaitu pengiriman barang menggunakan kontainer yang diangkut kapal laut dari Jakarta ke Banjarmasin.

3) Operating performance :

During 2011 PT Kalog performed logistic distribution by utilizing train transportation as follows:

a). Train based Logistic Distribution:

(1) KA ONS connects Jakarta Gudang - Surabaya Pasarturi:

PT Kalog operated 3 B cars in 1 year contract with advanced payment. Since October 2011, they only operated 2 B cars, with regards to efficiency considering the raise of contract value tariff from Rp. 1,7 billion/B/year into Rp. 2,18 billion/B/year.

(2) KA MALABAR connects Bandung (Bd)-Malang (MI).

PT. Kalog operated KA Malabar in collaboration with PT. Herona Express (holder of car contract with PT. KAI), whereas space allocated for PT. Kalog is 5 ton/day both from Bandung and Malang. Ever since 1 October 2011 PT. Kalog obtained allocation from PT. KAI to operate 5 ton capacity B car on KA Malabar.

(3) KA BIMA connects Surabaya Kota–Jakarta :

PT. Kalog operated goods transporting onboard KA BIMA relation Surabaya Kota – Manggarai pp. of 1 ton weight in collaboration with expeditor PT. Bima Putera (holder of car contract with PT. KAI). The operation of KA Bima, besides taking cargo from Surabaya to Jakarta, also taking cargo from Surabaya to Bandung transited at Solo to be continued by KA Malabar and vice versa.

(4). CONTAINER TRAIN connects Sungai Lagoa – Kalimas:

Since March 2011 PT. Kalog operated Container Train by rental contract of 2 sets of a series composed of 18 PPCW/set for 1 year, with a rent cost amounting to Rp. 2,5 billion/month.

b). Non-Train Logistic Distribution:

Non Train Logistic Distribution performed by PT. Kalog is by utilizing truck to handle document and printed goods of PT. KAI (Persero) Grafika unit from Central Office in Bandung to Daop and Divre; transporting coal owned by PT. BAU from Kertapati to Dermaga Gasing (when coal stock can no longer be stocked in stockpile Kertapati).

Other non-train logistic Distribution that has been performed is forwarding started on October 2011 (*pilot project*) which is goods transporting in containers carried by ship from Jakarta to Banjarmasin.

c) Pengelolaan Pra-Purna KA :

Kegiatan usaha pra-purna KA merupakan pelayanan yang melengkapi jasa angkutan kontainer dengan kereta api. Pelayanan pra-purna KA Kontainer dengan menggunakan *truck/trailer* untuk mengangkut kontainer dari gudang pelanggan ke stasiun muat di Sungai Lagoa atau Kalimas maupun pengangkutan dari stasiun bongkar di Sungai Lagoa atau Kalimas ke gudang pelanggan. Sementara ini untuk melayani angkutan pra purna masih menggunakan *truck/trailer* pihak ketiga secara sewa dengan pembayaran per rit.

d). Kegiatan Bongkar Muat (*Loading – Unloading*) :

Kegiatan usaha *Loading-Unloading* (Lo-Lo) yang dilaksanakan PT. Kalog pada tahun 2011 meliputi Lo-Lo batubara milik PT. BAU di Sumatera Selatan, serta Lo-Lo non batubara di Cibungur merupakan layanan yang terkait jasa *storage* kontainer. Sedangkan Lo-Lo kontainer di Sungai Lagoa dan Kalimas adalah layanan terkait dengan angkutan KA Kontainer. Kegiatan Lo-Lo di Kalimas dilakukan secara *join operation* dengan PT. Surabaya Petroleum Transport.

e). Pengelolaan Area :

Kegiatan pengelolaan area oleh PT. Kalog dilakukan di Cibungur berupa jasa penyimpanan kontainer (*storage*) serta di Sungai Lagoa berupa jasa *storage, stripping & stuffing*.

Pembukaan Kantor Area/ Perwakilan :

Dalam upaya untuk meningkatkan volume muatan atas gerbong KA yang diusahakan serta memperluas jaringan pelayanan, PT. Kalog telah membuka sebanyak 7 (tujuh) kantor area dengan 11 (sebelas) kantor perwakilan serta 7 (tujuh) agen sebagai berikut :

1. Kantor Area Jakarta, dengan kantor perwakilan :
 - a. Jakarta Gudang; menangani distribusi barang dengan KA ONS
 - b. Manggarai; menangani distribusi barang dengan KA Bima
2. Kantor Area Jawa Timur, dengan kantor perwakilan :
 - a. Surabaya Pasarturi; menangani dsitribusi barang dengan KA ONS
 - b. Surabaya Kota; menangani distribusi barang dengan KA Bima
 - c. Malang; menangani distribusi barang dengan KA Malabar
3. Kantor Area Jawa Barat, dengan kantor perwakilan :
 - a. Bandung; menangani distribusi barang dengan KA Malabar
 - b. Cibungur; menangani kegiatan usaha pengelolaan area (*container storage*)

c) Managing Pre-Post Train :

Pre-Post Train business activity is a service complimenting container transporting service by train. Pre-Post service of Container Train utilizing truck/trailer to carry container from customer warehouse to loading station at Lagoa or Kalimas River or transportation from unloading station at Lagoa or Kalimas river to customer warehouse. At the moment to serve pre-post transportation is still using third party truck/trailer by rent with per rit payment.

d). Loading – Unloading:

Loading-Unloading (Lo-Lo) business activities performed by PT. Kalog in 2011 including Lo-Lo coal owned by PT. BAU in South Sumatera, and non-coal Lo-Lo in Cibungur is service related to container storage service. While Lo-Lo container in Lagoa and Kalimas River is service related to Container Train Transportation. Lo-Lo activities in Kalimas is performed by join operation with PT. Surabaya Petroleum Transport.

e). Area Management:

Area management activities by PT. Kalog is performed in Cibungur as container storage service and in Lagoa River as storage, stripping & stuffing service.

Opening of Area/Representative Offices:

In order to increase the volume of cargo onboard train cars operated and extend service network, PT. Kalog has opened 7 (seven) area offices with 11 (eleven) representative offices and 7 (seven) agencies as follow :

1. Jakarta Area Office, with representative offices :
 - a. Jakarta Storage; handling distribution of goods by KA ONS
 - b. Manggarai; handling distribution of goods by KA Bima
2. Jawa Timur Area Office, with representative offices :
 - a. Surabaya Pasarturi; handling distribution of goods by KA ONS
 - b. Surabaya Kota; handling distribution of goods by KA Bima
 - c. Malang; handling distribution of goods by KA Malabar
3. Jawa Barat Area Office, with representative offices :
 - a. Bandung; handling distribution of goods by KA Malabar
 - b. Cibungur ; handling business of area management (*container storage*)

4. Kantor Area Jawa Tengah & DIY, dengan perwakilan :
 - a. Solo; menangani distribusi barang dengan KA Bima & KA Malabar
 - b. Yogyakarta; menangani distribusi barang dengan KA Bima & KA Malabar
 - c. Semarang; menangani distribusi barang dengan KA ONS
5. Kantor Area Sumatera Selatan terdiri atas kantor di Kertapati dan Sukacinta dengan fokus kegiatan menangani *loading-unloading* angkutan batubara PT. BAU dengan menggunakan kereta api.
6. Kantor Area Sungai Lagoa
Melayani angkutan KA Kontainer serta jasa pengelolaan area.
7. Kantor Area Kalimas
Melayani kegiatan usaha angkutan KA Kontainer.
8. Kantor Perwakilan Banjarmasin
Melayani kegiatan usaha *forwarding*
9. Agen yang telah ditunjuk untuk mewakili PT. Kalog di kota-kota sbb. :
 - a. Tasikmalaya, Cipendey dan Cirebon (dibawah koordinasi Area Jawa Barat);
 - b. Blitar, Kediri (di bawah koordinasi Area Jawa Timur);
 - c. Madiun dan Purwokerto (di bawah koordinasi Area Jawa Tengah & DIY);

Jumlah jaringan pada tahun 2011 menjadi sebanyak 25 kantor, sehingga pada tahun 2011 telah terjadi penambahan kantor pelayanan masing-masing sebanyak 2 (dua) kantor area, 1 (satu) kantor perwakilan dan 2 (dua) agen.

Kegiatan Investasi :

Dalam rangka mendukung kegiatan operasional, PT. Kalog selama tahun 2011 telah melakukan investasi sebesar Rp. 11,4 miliar yang terdiri sebagai berikut : Peralatan produksi berupa 40 unit kontainer nilai perolehan sebesar Rp. 630,0 juta serta peralatan produksi lain nilai perolehan Rp. 34,0 berupa timbangan, trolley dll.

Peralatan Kantor nilai perolehan sebesar Rp. 107,0 juta berupa pengadaan komputer PC, printer dan peralatan kantor lainnya.

Kendaraan berupa 5 (lima) unit *dump truck* modifikasi dengan nilai perolehan Rp. 3,627 juta; 2 (unit) mobil *pick-up* untuk operasional Rp. 413,0 juta dan 7 (tujuh) unit sepeda motor Rp. 87,0 juta.

Investasi yang sampai dengan tanggal 31 Desember 2011 masih tercatat sebagai pekerjaan dalam pelaksanaan seluruhnya sebesar Rp. 6,483 juta yang terdiri atas pembangunan CY di Sungai Lagoa sebesar Rp. 4,042 juta dan pembangunan *Barge Conveyor* di Kertapati sebesar Rp. 2,441 juta

4. Jawa Tengah & DIY Area Office, with representative:
 - a. Solo; handling distribution of goods by KA Bima & KA Malabar
 - b. Yogyakarta; handling distribution of goods by KA Bima & KA Malabar
 - c. Semarang; handling distribution of goods by KA ONS
5. Sumatera Selatan Area Office comprising offices in Kertapati and Sukacinta focusing on activities of handling loading-unloading coal transportation of PT. BAU by train.
6. Lagoa River Area Office
Serving Container Train transportation and area management service.
7. Kalimas Area Office
Serving business of Container train transportation.
8. Banjarmasin Representative office
Serving forwarding business
9. Agencies appointed to represent PT. Kalog in cities as follow:
 - a. Tasikmalaya, Cipendey and Cirebon (under Jawa Barat Area coordination);
 - b. Blitar, Kediri (under Jawa Timur Area coordination);
 - c. Madiun and Purwokerto (Under Jawa Tengah & DIYArea coordination);

The number of network in 2011 became 25 offices, so in 2011 there were addition of serving offices of 2 (two) area offices, 1 (one) representative office and 2 (two) agencies.

Investation:

In order to support operational activities, PT. Kalog during 2011 has invested to Rp. 11,4 billion comprised as follow : Productive devices of 40 container units with gain value of Rp. 630,0 million and other productive devices with gain value of Rp. 34,0 in form of scales, trolleys and others.

Office equipment with gain value of Rp. 107,0 million in PC computers, printers and other office equipment. Vehicles consist of 5 (five) units of dump truck modified with value of Rp. 3,627 million; 2 units of pick-up trucks for operational purposes Rp. 413,0 million and 7 (seven) units of motorcycle Rp. 87,0 million.

Investment up to 31 December 2011 is still recorded as work in progress amounting to Rp. 6,483 million comprising CY construction in Lagoa River amounting to Rp. 4,042 million and construction of Barge Conveyor in Kertapati amounting to Rp. 2,441 million.

Tinjauan Pendukung Bisnis

Supporting Business Review

Tinjauan Pendukung Bisnis

Supporting Business Review

Sumber Daya Manusia

Human Capital

Sumber daya manusia menempati posisi yang sangat penting bagi perusahaan untuk bisa menjawab kesulitan atau tantangan yang ada. Kualitas sumber daya manusia yang unggul dan kompeten dapat mempertahankan perusahaan dari kesulitan yang dialami, bahkan sumber daya manusia ini merupakan salah satu faktor yang dominan di dalam perusahaan yang membuat perusahaan dapat berkembang dengan baik.

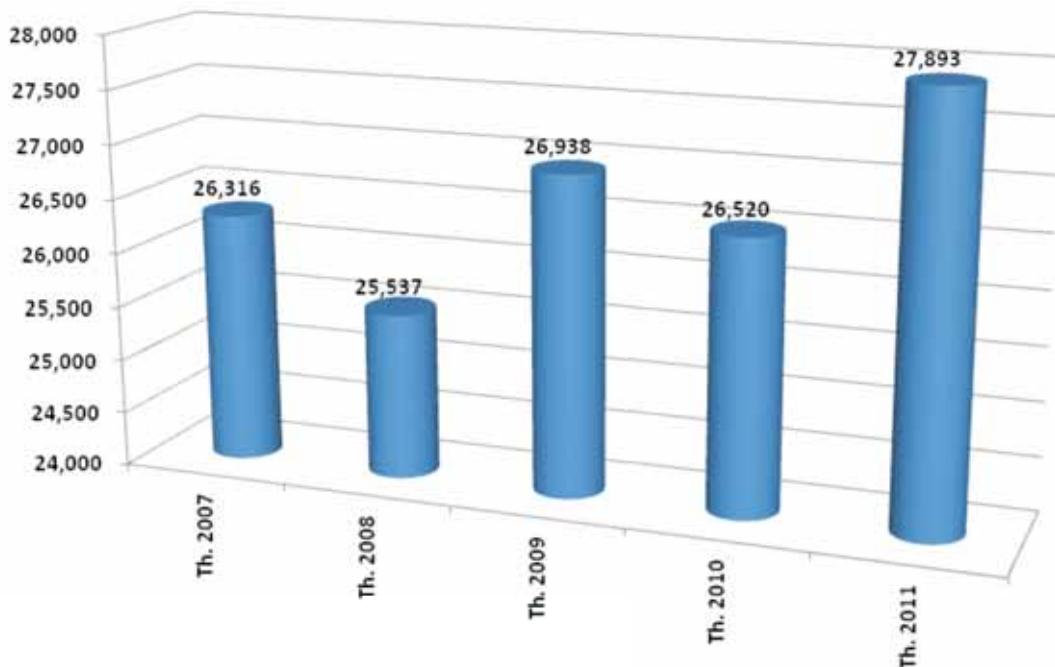
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) menyadari bahwa kualitas dan kompetensi sumber daya manusia yang dimiliki sangat penting dalam mendukung visi dan misi perseroan untuk mencapai kinerja terbaik. Pencapaian prestasi PT. KAI hingga saat ini tidak lepas dari dukungan seluruh jajaran manajemen yang memiliki pengalaman, keahlian dan dedikasi tinggi. Hal inilah yang mendorong PT. KAI secara konsisten mendorong peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui upaya-upaya pengelolaan sumber daya manusia, salah satunya penyelenggaraan SDM berbasis *Human Resources Information System* (HRIS) yang saat ini sedang dalam proses pengembangan. HRIS ini diperlukan agar mempercepat dan mempermudah proses berbagai keperluan dalam mengembangkan kompetensi serta pengontrolan dari masing-masing pegawai.

Sampai dengan akhir tahun 2011, PT. KAI mempekerjakan pegawai sebanyak 27.893 pegawai. Dibanding tahun 2010 bertambah sebanyak 1.373 pegawai. Kenaikan jumlah pegawai disebabkan karena adanya proses rekrutmen mulai dari level SMU, D3 dan S1. Secara umum gambaran komposisi dan jumlah pegawai dapat terlihat sebagai berikut:

Human capital serves a very important role for a company to be able to tackle the existing difficulty and challenge. Excellent and competent human capital is the company's defense against encountered difficulties and even one of the dominant factors of the company's well development.

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) understands that the quality and competence of its human capital are important for the company's vision and mission to achieve the best performance. Up to the present, the entire experienced, skilled, and highly dedicated managerial staff deserves credit for the achievement of PT. KAI. Therefore, PT. KAI feels the urge to consistently improve the quality of human capital through human capital management programs, such as human capital management on the basis of Human Resources Information System (HRIS), which is currently being developed. HRIS is necessary to accelerate and facilitate various requirement processes with regard to developing competence and control of every employee.

Until late 2011, PT. KAI employed 27,893 employees. The number increased by 1,373 employers since 2010. This increase was due to the recruitment process for High School diploma, Diploma, and Degree graduates. In general, the composition and number of employees can be seen as follows:



Komposisi Pegawai Menurut Golongan

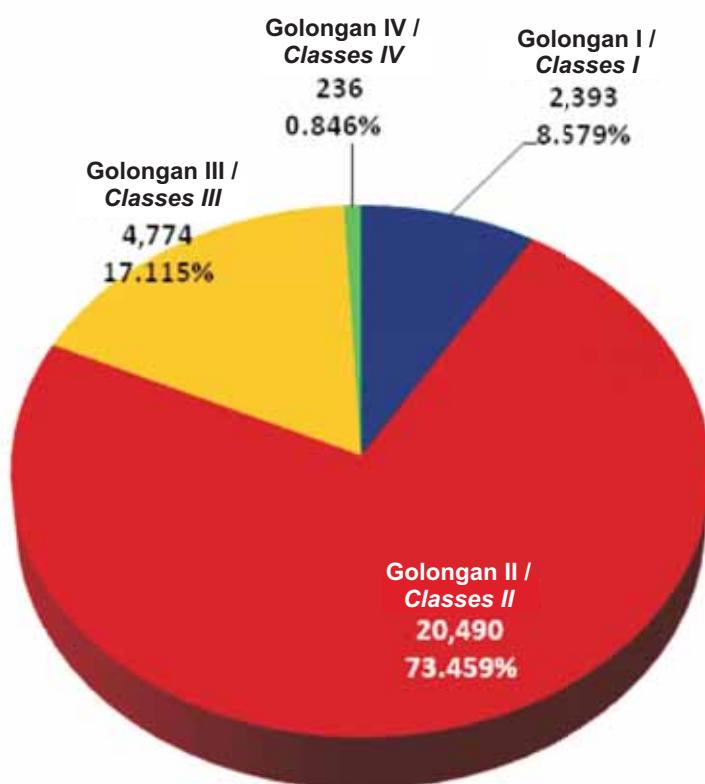
Pegawai pada golongan II, III dan IV ditahun 2011 ini meningkat dibandingkan tahun 2010. Hal ini dikarenakan adanya kenaikan pangkat secara reguler dan rekrutmen pegawai baru.

Employee Composition by Classification

Employees from classification II, III, and IV in 2011 showed an increase when compared with 2010 due to regular promotion and employee recruitment.

Diagram Realisasi pegawai menurut golongan tahun 2011 /

Employee Realization Diagram by classification in 2011



Tabel
SUMBER DAYA MANUSIA MENURUT GOLONGAN
TAHUN 2011
HUMAN CAPITAL BY CLASSIFICATION IN 2011

| URAIAN / DESCRIPTION | REALISASI / REALISATION 2010 | 2011 | | RASIO / RATIO (%) | |
|--------------------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|--------------|
| | | ANGGARAN / BUDGET | REALISASI / REALISATION | 4:2 | 4:3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| a. Golongan I / Classification I | 4.680 | 2.012 | 2.393 | 51,13 | 118,94 |
| b. Golongan II / Classification II | 17.554 | 22.373 | 20.490 | 116,73 | 91,58 |
| c. Golongan III / Classification III | 4.086 | 5.188 | 4.774 | 116,84 | 92,02 |
| d. Golongan IV / Classification IV | 200 | 230 | 236 | 118,00 | 102,61 |
| Jumlah / Total : | 26.520 | 29.803 | 27.893 | 105,18 | 93,59 |

Komposisi Pegawai Menurut Fungsi

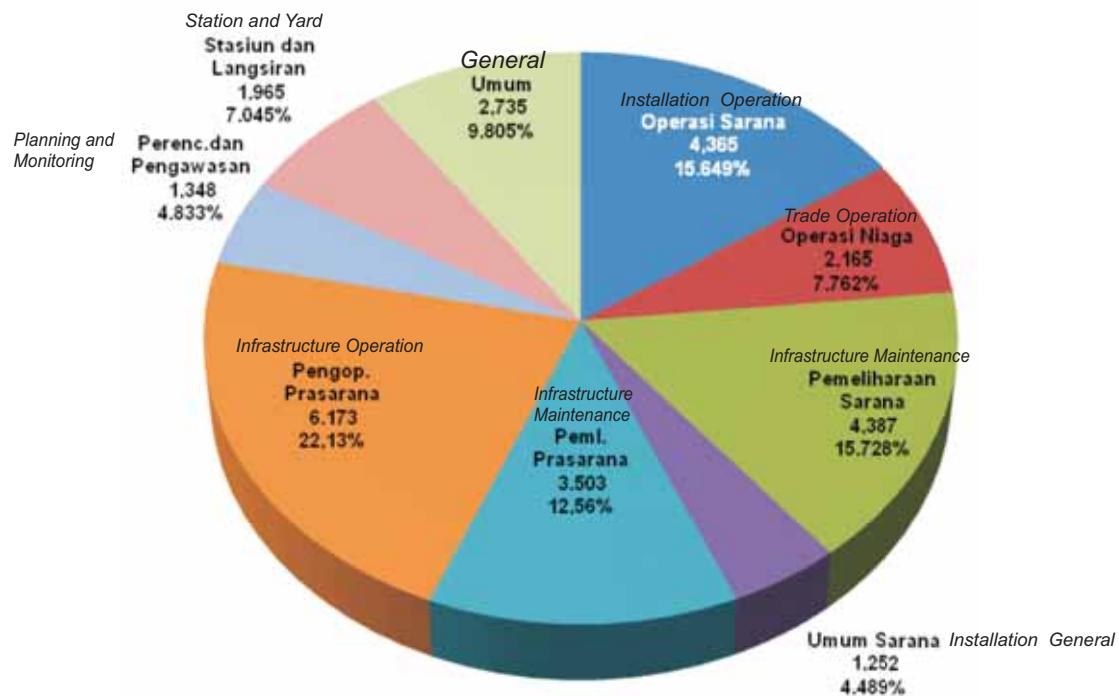
Jumlah pegawai paling banyak terdapat pada bidang pengoperasian prasarana. Hal ini disebabkan karena luasnya wilayah operasional PT. KAI, sehingga membutuhkan banyak tenaga kerja.

Employer Classification by Function

The highest number of employers is found in infrastructure operation department. This is due to vast operational area of PT. KAI, so that high number of employers was needed.

Diagram Realisasi pegawai menurut fungsi tahun 2011

Employee Realization Diagram by function in 2011



Tabel
SUMBER DAYA MANUSIA MENURUT FUNGSI
HUMAN CAPITAL BY FUNCTION

| URAIAN / DESCRIPTION | REALISASI / REALISATION 2010 | 2011 | | RASIO / RATIO (%) | |
|--|---------------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|--------------|
| | | ANGGARAN / BUDGET | REALISASI / REALISATION | 4:2 | 4:3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| a. Operasi Sarana Installation Operation | 3.495 | 4.278 | 4.365 | 124,89 | 102,03 |
| b. Operasi Niaga Trade Operation | 1.172 | 1.339 | 2.165 | 184,73 | 161,69 |
| c. Pemeliharaan Sarana Installation Maintenance | 3.951 | 4.697 | 4.387 | 111,04 | 93,40 |
| d. Umum Sarana Installation General | 1.476 | 1.526 | 1.252 | 84,82 | 82,04 |
| e. Pemeliharaan Prasarana Infrastructure Maintenance | 2.896 | 3.909 | 3.503 | 120,96 | 89,61 |
| f. Pengoperasian Prasarana Infrastructure Operation | 5.170 | 4.701 | 6.173 | 119,40 | 131,31 |
| g. Perenc. dan Pengawasan Planning and Monitoring | 1.856 | 1.379 | 1.348 | 72,63 | 97,75 |
| h. Stasiun dan Langsiran Station and Yard | 2.532 | 3.911 | 1.965 | 77,61 | 50,24 |
| i. Umum General | 3.972 | 4.063 | 2.735 | 68,86 | 67,31 |
| Jumlah / Total : | 26.520 | 29.803 | 27.893 | 105,18 | 93,59 |

Komposisi Pegawai Menurut Jenjang Pendidikan

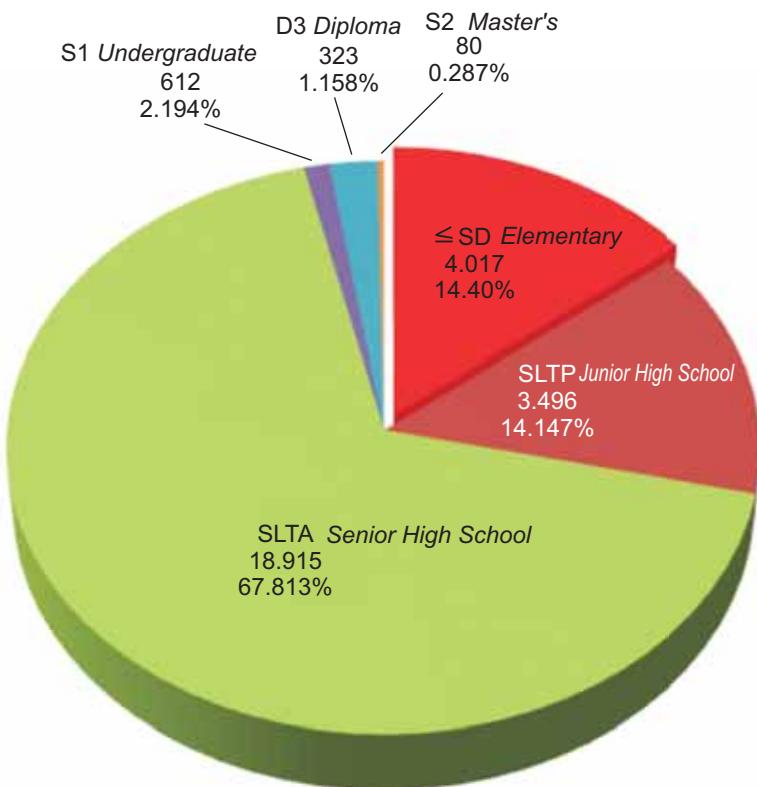
Dibandingkan tahun 2010, terjadi peningkatan jumlah pegawai pada kelompok pendidikan SLTA, karena pada tahun 2011 dilakukan proses perekutan.

Employee Composition by Academic Level

Compared with 2010, there was an increase of high school graduate employees due to recruitment in 2011.

Diagram Realisasi pegawai menurut pendidikan tahun 2011

Employee Realization Diagram by academic level in 2011



Tabel
SUMBER DAYA MANUSIA MENURUT PENDIDIKAN
HUMAN CAPITAL BY EDUCATIONS

| URAIAN / DESCRIPTION | REALISASI / REALISATION 2010 | 2011 | | RASIO / RATIO (%) | |
|----------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|--------------|
| | | ANGGARAN / BUDGET | REALISASI / REALISATION | 4:2 | 4:3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| a. SD Elementary | 5.717 | 4.841 | 4.017 | 70,26 | 82,98 |
| b. SLTP Junior High School | 6.728 | 6.422 | 3.946 | 58,65 | 61,45 |
| c. SLTA Senior High School | 13.019 | 17.281 | 18.915 | 145,29 | 109,46 |
| d. D 3 Diploma | 355 | 430 | 323 | 90,99 | 75,12 |
| e. S 1 Undergraduate | 627 | 746 | 612 | 97,61 | 82,04 |
| f. S 2 Master's | 74 | 83 | 80 | 108,11 | 96,39 |
| g. S 3 Doctoral | - | - | - | | |
| Jumlah / Total : | 26.520 | 29.803 | 27.893 | 105,18 | 93,59 |

Komposisi Pegawai Menurut Usia

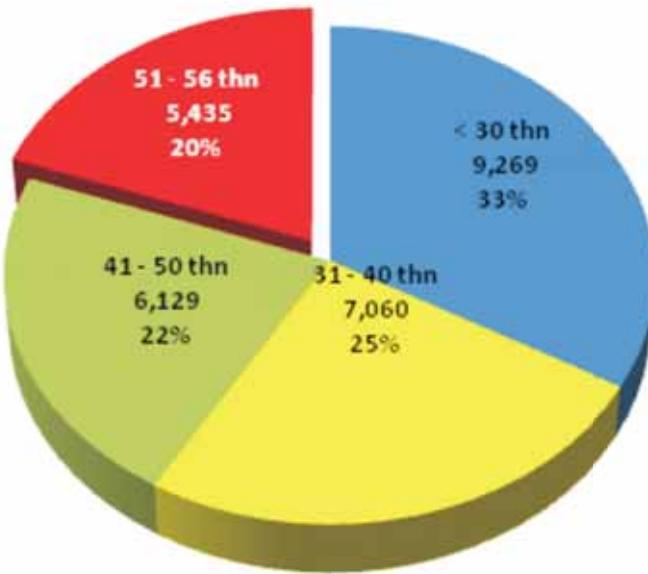
Dibandingkan tahun 2010, pegawai pada rentang usia 56- 56 tahun terjadi penurunan, hal ini dikarenakan adanya pegawai yang memasuki masa pensiun.

Employee Composition by Age

Compared with 2010, employees at the age of 56-56 decreased in number due to retirement.

Diagram Realisasi pegawai menurut usia tahun 2011

Employee Realization Diagram by age in 2011



Tabel
SUMBER DAYA MANUSIA MENURUT USIA
HUMAN CAPITAL BY AGE

| URAIAN / DESCRIPTION | REALISASI / REALISATION 2010 | 2011 | | RASIO / RATIO (%) | |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|--------------|
| | | ANGGARAN / BUDGET | REALISASI / REALISATION | 4:2 | 4:3 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| a. < 30 | 7.075 | 10.794 | 9.269 | 131,01 | 85,87 |
| b. 31 - 40 | 6.121 | 6.363 | 7.060 | 115,34 | 110,95 |
| c. 41 - 50 | 5.228 | 6.289 | 6.129 | 117,23 | 97,46 |
| d. 51 - 56 | 8.096 | 6.357 | 5.435 | 67,13 | 85,50 |
| Jumlah / Total : | 26.520 | 29.803 | 27.893 | 105,18 | 93,59 |

Rekrutmen

Untuk menjaring tenaga-tenaga profesional yang berkualitas, dalam tahun 2011 ini PT. KAI telah melakukan proses rekrutmen diantaranya, rekrutmen eksternal masinis dan Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA) tingkat SLTA, rekrutmen eksternal jalur prestasi tingkat SLTA, rekrutmen eksternal yang memiliki kompetensi spesifik tingkat D3/S1, rekrutmen eksternal tingkat SLTA, rekrutmen eksternal khusus akuntasi dan perpajakan, rekrutmen internal tingkat D3/S1, rekrutmen eksternal khusus dari Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD), dan rekrutmen eksternal program khusus jalur berpengalaman/keahlian tingkat S1/S2. Jumlah pegawai yang berhasil direkrut tahun 2011 sebanyak 1096 pegawai.

Recruitment

To obtain qualified professionals, PT. KAI had conducted recruitment processes, namely engineer external recruitment and Train Trip Leader (Pemimpin Perjalanan Kereta Api, PPKA) recruitment for senior high school graduates, academic achievement based recruitment, specific competence external recruitment for Diploma/Bachelor's degree holders, accounting and taxation specialized recruitment, internal recruitment for Diploma/Bachelor's Degree holders, external special recruitment from Land Transportation Academy (Sekolah Tinggi Transportasi Darat, STTD), experience/skill based external special recruitment program for Undergraduate/Master degree holders. The number of recruited candidates in 2011 amounted to 1096 recruits.

Pendidikan dan Pelatihan

Untuk pelaksanaan tugas di PT. Kereta Api Indonesia (Persero), diperlukan proses pendidikan dan pelatihan secara terprogram dan kontinyu baik di bidang prasarana, sarana, operasional, niaga, maupun manajemen. Sebagian kegiatan pendidikan dan pelatihan diselenggarakan secara internal PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melalui sejumlah lembaga berikut:

1. Balai Asesmen di kantor pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero), dengan spesifikasi kegiatan membuat bank soal asesmen, pengembangan teknik asesmen, peningkatan kompetensi asesor, pemetaan kompetensi pegawai, serta melakukan asesmen terhadap pegawai yang akan menempati posisi jabatan struktural dan fungsional.
2. Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran (BP Opsar), dengan spesifikasi pendidikan bidang operasional seperti Pemimpin Perjalanan KA (PPKA) dan Konduktur, yang dalam jangka panjang juga dapat menempati posisi jabatan sebagai Kepala Stasiun, Pengawas Operasi bahkan Kepala Seksi Operasi dan Kepala Seksi Niaga.
3. Balai Pelatihan Teknik Prasarana (BPTP), dengan spesifikasi pendidikan bidang operasional khususnya petugas operasional di Jabodetabek. Selain itu, di BPL Opka Bekasi ini juga diselenggarakan spesifikasi pendidikan bagi teknisi jalan rel dan jembatan untuk posisi jabatan Kepala Distrik, Kepala Resort, serta calon Pengawas Jalan Rel dan Jembatan.
4. Balai Pelatihan Teknik Traksi (BPTT), dengan spesifikasi Asisten Masinis, Teknisi KA, Teknisi Listrik dan AC, Teknisi di Balai Yasa (Bengkel) KA, yang dalam jangka panjang juga dapat menempati posisi jabatan Kepala Ruas di Dipo Lok/Kereta, Kepala Dipo Lok/Kereta, Pengawas di bidang Sarana, bahkan Kepala Seksi Sarana.
5. Balai Pelatihan Teknik Sinyal dan Telekomunikasi (BPTST), dengan spesifikasi pendidikan bidang Persinyalan dan Telekomunikasi Perkeretaapian seperti teknisi Persinyalan dan Telekomunikasi, yang dalam jangka panjang dapat menempati posisi jabatan sebagai Kepala Distrik, Kepala Resort, bahkan Pengawas serta Kepala Seksi dibidang Sinyal dan Telekomunikasi.
6. Badan Pelatihan Manajemen (BPM), dengan spesifikasi pendidikan bidang manajemen serta kepemimpinan baik untuk penjenjangan kepemimpinan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero), maupun untuk perluasan wawasan kepemimpinan.

Adapun berbagai program pelatihan bagi para karyawan yang telah dilakukan oleh PT. KAI, diantaranya:

1. WORKSHOP/ SEMINAR/ TRAINING/ LOKAKARYA Peningkatan SDM
2. Pelatihan d studi banding ke Perancis
3. JR EAST (JEPANG) yaitu tugas Belajar untuk penambahan wawasan, pola pikir yang terkait SDM
4. TUGAS BELAJAR DI SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT (STTD) BEKASI Untuk memenuhi kebutuhan tenaga ahli yang lebih profesional sesuai bidang yang diperlukan perusahaan
5. Diklat Teknik Operasi bagi Masinis, Asisten Masinis, Masinis KRL, Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA), Penjaga Juru Lintas (PJL), Juru Penilik Jalan (JPJ), dan operator MTT.
6. Diklat service excellence untuk Peningkatan SDM, wawasan, perilaku agar dapat meningkatkan kinerja dalam pelayanan prima, baik internal maupun eksternal.
7. Diklat QSQL untuk mereview tugas pokok dan fungsi yang berkaitan dengan SOP unit masing - masing.
8. Pendidikan dan latihan administrasi
9. Pendidikan Dasar Kewiraan/Personality Effectiveness yaitu pembentukan karakter dan disiplin kerja, yang diperuntukkan bagi pegawai baru.

Education and Training

To carry out duties at PT. Kereta Api Indonesia (Persero), programmed and continuous education and training are required either in infrastructure, installation, operation, trade or management department. Part of education and training activities is carried out internally by PT. Kereta Api Indonesia (Persero) through a number of the following institutions:

1. Assessment Center at PT. Kereta Api Indonesia (Persero) specializing in building assessment question bank, developing assessment technique, improving assessor competence, mapping employee competence, and assessing structural and functional position holder candidates.
2. Operation and Marketing Training Center (Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran, BP Opsar), specializing in education in operational department, namely Train Trip Leader and Conductor, who can serve as Head of Station, Operation Supervisor, and even Head of Operation Division and Trade Division after a long period of service.
3. Infrastructural Technique Training Center (Balai Pelatihan Teknik Prasarana, BPTP) specializing in education in operational departments, particularly operational staffs in Jabodetabek. In addition, BPL Opka Bekasi also specializes in education for railway and bridge technicians for Head of District position, Head of Resort position, and Railway and Bridge Supervisor candidates.
4. Traction Technique Training Center (Balai Pelatihan Teknik Traksi, BPTT), specializing in education for Engineer Assistants, Train Technicians, Electricity and AC technicians, Technicians at Train Balai Yasa (Workshop), who can serve as Head of Segment at Train/Locomotive Depot, Head of Locomotive/Train Depot, Supervisor at Installation department, and even Head of Installation Division after a long period of service.
5. Signal and Telecommunication Technique Training Center (Balai Pelatihan Teknik Sinyal dan Telekomunikasi, BPTST), specializing in education in train signal and telecommunication department such as Signal and Telecommunication technicians, who can serve as Head of District, Head of Resort, and even Supervisor and Head of Signal and Telecommunication Department after a long period of service.
6. Management Training Agency (Badan Pelatihan Managemen, BPM), specializing in the field of management and leadership, either for leadership classification at PT. Kereta Api Indonesia (Perseror), or for leadership knowledge enrichment.

Some of the various training programs for the employees that PT. KAI has carried out are:

1. Workshop/seminar/training on Human Capital Improvement Elementary
2. Training and comparative study to France
3. Jr East (Japan), which is an academic assignment for knowledge and mindset on human capital enrichment.
4. Academic Assignment at Land Transportation Academy (Tugas Belajar di Sekolah Tinggi Transportasi Darat, STTD) Bekasi to meet the requirements of more professional experts in the fields required by the company.
5. Short Training on Operational Techniques for Engineers, Engineer Assistants, Electric Train Engineers, Head of Train Trip, Train Traffic Guards (Penjaga Juru Lintas, PJL), Road Inspector (Juru Penilik Jalan, JPJ) and MTT Operators.
6. Short Training on service excellence for human capital, knowledge, and behavior enrichment so that performance in prime service is enhanced either internally or externally.
7. QSQL Field Training to review the main duty and function in relation with the SOP of each unit.
8. Administrational education and training
9. Entrepreneurship/Personality Effectiveness Basic Education, which is a character and discipline building activity for new employees.

Untuk Pelatihan pegawai yang telah dilakukan dengan mencerminkan adanya persamaan kesempatan kepada seluruh pegawai antara lain:

a. Diklat Pembentukan Pegawai Baru, terdiri dari:

- 1). Diklat Pribadi Efektif
- 2). Diklat Pengenalan Perusahaan (Diklat Dasar Teknik Operasional)

b. Diklat Lanjutan (Diklat Fungsional, Modul, dll)

Employee trainings which have been carried out while representing the equal opportunity for the entire employees are:

a. New Employee Short Training, consists of:

- 1) Effective Personality Short Training*
- 2) Short Training on Company Introduction (Operational Techniques Basic Training)*

b. Further Training (Training on Function, Module, etc.)

Tabel
Diklat Pembentukan Pegawai Baru dan Diklat Lanjutan
New Employee Building Training and Further Training

| NO | URAIAN / DESCRIPTION | JUMLAH (Orang) / NUMBER (person) | |
|---|---|----------------------------------|--------------|
| | | 2010 | 2011 |
| I. DIKLAT PEMBENTUKAN PEGAWAI BARU <i>NEW EMPLOYEE CHARACTER BUILDING TRAINING</i> | | | |
| A.1 | Diklat Pribadi Efektif Tingkat SLTA <i>Effective Personality Training for High School Graduates</i> | 583 | |
| | - Ex Outsourcing <i>Ex-outsourced</i> | 583 | |
| | - Intake Camas & PPKA <i>Camas & PPKA Intake</i> | 730 | |
| | - Ex PKP | 380 | |
| 2. | Diklat Pembentukan Polsuska Tingkat SLTA <i>Railroad Character Building for High School Graduates</i> | 315 | 167 |
| | | 898 | 1.860 |
| B. | Diklat Pengenalan Perusahaan (Diklat Dasar Teknik Operasi) <i>Training on Company Introduction (Operational Techniques Basic Training)</i> | | |
| 1. | Bidang Operasi & Pemasaran <i>Operational and Marketing Department</i> | 380 | 402 |
| 2. | Bidang Jalan Rel & Jembatan <i>Railroad and Bridge Department</i> | 654 | 776 |
| 3. | Bidang Sintel <i>Sintel Department</i> | 135 | 76 |
| 4. | Bidang Sarana <i>Installation Department</i> | 1.025 | 812 |
| | | 2.194 | 2.066 |
| JUMLAH / TOTAL I | | 3.092 | 3.926 |
| II. DIKLAT LANJUTAN (Diklat Fungsional, Modul, dll) <i>FURTHER TRAINING (Training on Function, Module, et</i> | | | |
| 1. | Bidang Operasi & Pemasaran <i>Operational and Marketing Department</i> | 385 | 368 |
| 2. | Bidang Jalan Rel & Jembatan <i>Railroad and Bridge Department</i> | 205 | 320 |
| 3. | Bidang Sintel <i>Sintel Department</i> | 115 | 341 |
| 4. | Bidang Sarana <i>Installation Department</i> | 298 | 1.177 |
| 5. | Pusdiklat <i>Training Center</i> | 233 | 4.885 |
| JUMLAH / TOTAL II | | 1.236 | 7.091 |



Tabel
Beban Pegawai Tahun 2010 dan 2011
Employee Expenses in 2010 and 2011

(dalam rupiah)

| NO | URAIAN / DESCRIPTION | TAHUN / YEAR | |
|-----|--|-------------------|-------------------|
| | | 2010 | 2011 |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Beban Pegawai perawatan Sarana Dipo <i>Depot Installation Maintenance Employee Expense</i> | - | 37.429.119.827 |
| 2. | Beban Pegawai Kantor Perawatan Sarana Dipo <i>Depot Installation Maintenance Office Employee Expense</i> | 62.948.436.530 | 36.110.418.378 |
| 3. | Beban Pegawai perawatan Sarana Balaiyasa <i>Workshop Installation Maintenance Employee Expense</i> | 149.620.237.506 | 145.004.137.393 |
| 4. | Beban Pegawai Kantor Perawatan Sarana Balaiyasa <i>Workshop Installation Maintenance Office Employee Expense</i> | 65.334.304.964 | 70.253.792.179 |
| 5. | Beban Pegawai Operasional dan Komersial <i>Operational and Commercial Employee Expense</i> Beban Pegawai Operasi Niaga & Komersial <i>Trading and Commercial Employee Expense</i> | | |
| | a. Angk KA <i>Train Unit</i> | 114.189.724.791 | 149.577.837.039 |
| | b. Beban Pegawai Operasi Sarana <i>Installation Operational Employee Expense</i> | 156.206.726.341 | 209.333.379.348 |
| | c. Beban Pegawai Kantor unit Sarana <i>Installation Unit Office Employee Expense</i> | 16.276.664.164 | 21.138.951.473 |
| | Jumlah Total 5 : | 286.673.115.296 | 380.050.167.860 |
| 6. | Beban Pegawai TPK <i>TPK employee expense</i> | - | 1.017.161.909 |
| 7. | Beban Pegawai Prasarana Perkeretaapian <i>Train Infrastructural Employee Expense</i> Beban Pegawai Perawatan Pras. <i>Infrastructure Maintenance Employee Expense</i> | | |
| | a. Perkeretaapian <i>Train</i> Beban Pegawai Pengoperasian Pras. <i>Infrastructure Operating Employee Expense</i> | 191.944.670.978 | 192.757.252.058 |
| | b. Perkeretaapian <i>Train</i> Beban Pegawai <i>Employee Expense</i> | 201.846.996.962 | 290.326.663.367 |
| | c. Renwas | 75.651.828.627 | 96.490.354.717 |
| | Jumlah Total 7 : | 469.443.496.567 | 579.574.270.142 |
| 8. | Beban Pegawai Stasiun <i>Station Employee Expense</i> | 188.067.112.069 | 175.611.976.927 |
| 9. | Beban Pegawai Komersial - Property -Optimalisasi <i>Commercial – Property – Optimization Employee Expense</i> | 1.882.981.506 | 5.367.909.088 |
| 10. | Beban Pegawai Umum <i>General Employee Expense</i> Beban Imbalan Pasca Kerja <i>Post-Employment Renumeration</i> | 693.092.620.289 | 642.784.441.490 |
| 11. | (PSL) | - | 112.200.000.000 |
| | | 1.917.062.304.727 | 2.185.403.395.193 |

Teknologi Informasi

Information Technology

Alat untuk memenangkan persaingan di era globalisasi

Teknologi Informasi (TI) adalah salah satu sumber daya PT. KAI yang berperan penting dalam menghadapi perubahan (agile) yang memungkinkan PT. KAI menjadi organisasi yang lebih adaptif. Oleh karena itu, pengembangan TI harus selaras dengan strategi bisnis perusahaan.

Dalam mendukung strategi bisnis perusahaan, unit TI PT. KAI mempunyai visi untuk berperan sebagai alat untuk memenangkan persaingan di era globalisasi.

Sebagai perusahaan yang mempunyai menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders, pengembangan TI menjadi sebuah keharusan agar visi perusahaan dapat tercapai.

Proses transformasi TI secara besar-besaran dimulai tahun 2010 dilakukan agar dapat mendukung strategi bisnis perusahaan. PT. KAI mengesahkan dokumen IT Master Plan 2011-2015 sebagai acuan pengembangan TI yang selaras dengan strategis bisnis perusahaan.

PT. KAI juga terus berupaya membangun sistem pengendalian internal yang dapat diandalkan, tentunya sangat erat kaitannya dengan IT Governance yaitu pemilihan & pengembangan IT yang memadai. Pengembangan TI tersebut merupakan salah satu upaya pelaksanaan KEP-MEN BUMN No. KEP-117/M-MBU/2002 yang secara resmi memerintahkan seluruh BUMN untuk menerapkan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) secara konsisten. Dalam penerapan IT Governance PT. KAI telah banyak mengeluarkan dokumen pendukung yang mengacu pada Cobit (Control Objective for Information and Related Technology) dan ITIL (Information Technology Infrastructure Library)/ITSM seperti IT Bisnis proses, IT Policy, Form IT, dan sebagainya, yang bertujuan mengontrol bisnis proses perusahaan. Sedangkan untuk monitoring operasionalnya digunakan aplikasi tools dengan nama MONALISA yang merupakan web portal NOC (Network Operation Center).

Berikut ini adalah beberapa inisiatif utama yang dilakukan pada tahun 2011:

1. Implementasi sistem SAP modul keuangan (FICO) dan modul sumber daya manusia (HR) agar sesuai dengan best practice,
2. Redesain sistem tiket angkutan penumpang yang disebut Rail Ticket System (RTS) agar mampu memenuhi strategi pengembangan bisnis angkutan penumpang,
3. Pembentahan infrastruktur jaringan intranet untuk mendukung aplikasi,
4. Pembuatan data center sebagai pusat pengelolaan server dan jaringan di PT. KAI,
5. Pembentahan tata kelola TI untuk mendukung GCG (Good Corporate Governance) di bidang TI.

Pada tahun 2011, PT. KAI berhasil mendapatkan juara 1 IT Governance Award untuk BUMN kategori transportasi dan logistik mengalahkan PT. Garuda Indonesia, Tbk, PT. Pos Indonesia, dan BUMN lainnya. Keberhasilan tersebut merupakan bukti bahwa usaha pembentahan tata kelola TI di PT. KAI sudah dilakukan dengan cukup baik. Dan hadiah tersebut merupakan pendorong PT. KAI untuk melakukan pembentahan tata kelola TI lebih baik lagi di tahun berikutnya.

Keberhasilan TI PT. KAI dalam mendukung strategi bisnis perusahaan, mampu meningkatkan kepercayaan pihak manajemen terhadap TI. Hal tersebut terbukti dengan meningkatkan alokasi anggaran pengembangan TI sejak dari tahun 2010, 2011, dan tahun 2012. Pada tahun 2010, alokasi anggaran untuk TI sebesar 10 miliar rupiah. Pada tahun 2011, alokasi anggaran untuk TI meningkat dua kali lipat menjadi 20 miliar rupiah. Sedangkan pada tahun 2012, alokasi anggaran untuk TI meningkat lebih dari tiga kali lipat menjadi 70 miliar rupiah. Tentu saja kepercayaan manajemen tersebut menjadi tantangan bagi pengembangan TI PT. KAI agar dapat memberikan kontribusi yang lebih baik lagi bagi perusahaan.

Tools to win the competition in the era of globalization

Information Technology (IT) is one of PT. KAI assets which play an important role in facing changes (agile), enabling PT. KAI to be a more adaptive organization. Therefore, IT development must be in line with the company's business strategy.

In supporting the company's business strategy, IT unit of PT. KAI is envisioned to serve as a tool to win the competition in the era of globalization.

As a the best train service provider company which focuses on customer service and stakeholders' expectation, IT development is a must for the company's vision to be achieved.

Large scale of IT transformation process began in 2010 aiming to support the company's business strategy. PT. KAI ratified IT Master Plan 2011-2015 document as the reference for IT development in line with the company's business strategy.

PT. KAI also keep trying to develop reliable internal control system, which is related to IT Governance by selecting and developing qualified IT system. The developing of IT system in Indonesian Railways is an implementation of State-Owned Enterprises' Minister Instruction No. KEP-117/M-MBU/2002 which officially command all state-owned enterprises to apply the Good Corporate Governance's principles consistently. In the implementation of IT Governance program, PT. KAI has published supporting documents which refer to Cobit (Control Objective for Information and Related Technology) and ITIL (Information Technology Infra structure Library)/ITSM, such as IT Business Process, IT Policy, Form IT, and so on, aiming to control company's business process. While for operational monitoring, PT. KAI uses application tools named MONALISA which is a web portal NOC (Network Operation Center).

The following are some of main initiatives executed in 2011:

1. SAP system finance module and Human Resource (HR) module Implementation, aiming to correspond to the best practice,
2. Passenger transport ticket system redesign, which is called Rail Ticket System (RTS), aiming to accomplish passenger transport business development strategy.
3. Intranet infrastructure improvement, aiming to support its application.
4. Data center establishment as server and network management center at PT. KAI,
5. IT management improvement, aiming to support GCG (Good Corporate Governance) in IT field.

In 2011, PT. KAI came out as the 1st winner of IT Governance Award for State-Owned Enterprise for Transportation and Logistic category, winning over PT. Garuda Indonesia, Tbk., PT. Pos Indonesia, and other SOEs. The success proves that the IT management improvement effort in PT. KAI was conducted quite well. And the prize was a stimulus for PT. KAI to perform a further IT management improvement in the following year.

The success of PT. KAI's IT in supporting its business strategy was able to increase the management's trust in IT. It was proven by the increasing of budget allocation for IT development in 2010, 2011, and 2012. In 2010, budget allocation for IT amounted to 10 billion rupiahs. In 2011, budget allocation for IT was doubled to the amount of 20 billion rupiahs and tripled to 70 billion rupiahs in 2012. In 2012, budget allocation for IT was doubled to the amount of 70 billion rupiahs and tripled to 70 billion rupiahs in 2012. The management's trust is certainly a challenge for IT development in PT. KAI to be able to give a better contribution for the company.

Rencana Tahun 2012

Sesuai dengan dokumen *IT Master Plan* 2011-2015, pengembangan TI harus dilakukan secara berkesinambungan untuk memberikan hasil yang lebih baik. Program utama yang akan dilakukan

1. Implementasi SAP modul *Material Management* dan *Plant Maintenance* untuk mengelola logistik dan perawatan sarana,
2. Implementasi SAP modul *Cash Management* untuk mengelola kas perusahaan,
3. Implementasi SAP modul *Payroll* untuk menggantikan sistem penggajian lama di PT. KAI,
4. Implementasi lanjutan RTS untuk seluruh kereta komersial dan non komersial di Jawa dan Sumatera serta implementasi fitur tambahan seperti *online reservation*, *RailBox*, dan lain-lain.
5. Pembenahan lanjutan infrastruktur jaringan di Sumatera,
6. Pembenahan lebih lanjut tata kelola TI khususnya terkait *IT Security Policy* dan *Business Continuity Plan*.

Plan for 2012

In accord with *IT Master Plan* 2011-2015 document, *IT development must be carried out continuously to give better results. Main programs to be performed*

1. *Material Management and Plant Maintenance module SAP Implementation to manage logistic and installation maintenance.*
2. *Cash Management module SAP implementation to manage the company's cash.*
3. *Payroll module SAP Implementation to replace the previous payroll in PT. KAI,*
4. *RTS further implementation for all commercial and non-commercial train in Jawa and Sumatera and additional features implementation, such as online reservation, RailBox, etc.*
5. *Network infrastructure further improvement in Sumatera,*
6. *IT management further improvement, particularly IT Security Policy and Business Continuity Plan.*

Pengadaan *Procurement*

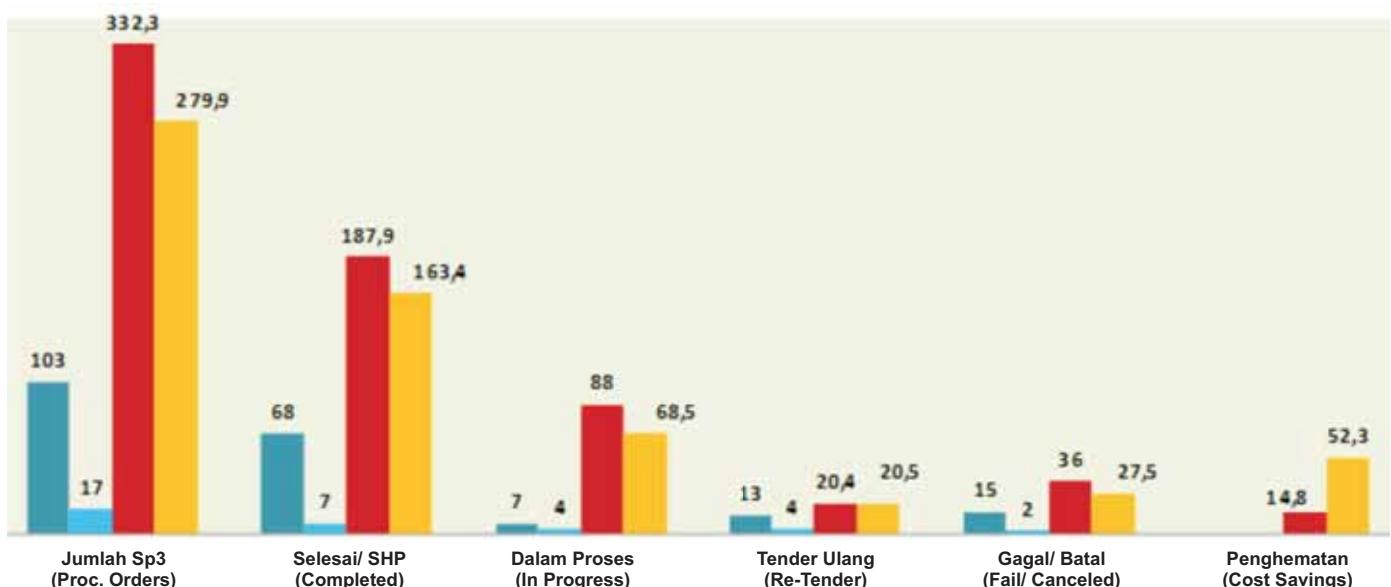
Dari keseluruhan kegiatan pengadaan barang dan jasa terpusat yang telah berhasil diselesaikan prosesnya oleh Panitia PBJ Pusat di tahun 2011, yakni sebanyak 135 paket pengadaan yang terdiri dari 121 paket belanja rutin dan 14 paket belanja modal, telah diperoleh kontribusi penghematan anggaran belanja Perusahaan sekitar Rp. 94,5 Miliar, namun ada sejumlah 27 paket pengadaan dinyatakan gagal / dibatalkan karena berbagai alasan yang spesifik. Adapun rincian lebih lengkap mengenai realisasi kinerja Panitia PBJ Pusat sepanjang tahun 2011 disajikan dalam grafik-grafik berikut ini.

Realisasi Proses Pelelangan/ Seleksi Pengadaan Terpusat, Posisi Akhir Th 2011/

Realization of Centralized Tender/ Selection Processes, by the end of 2011

Sarana: Rutin & Investasi/ Rolling Stock: Operating Expenditures & Capital Expenditures

- | | |
|---|---|
| ■ Paket Sarana Rutin (Rolling Stock-OPEX, packages) | ■ Paket Sarana Investasi (Rolling Stock-CAPEX, packages) |
| ■ Nilai Sarana Rutin (Rp. Miliar/ Amount, in Billion IDR) | ■ Nilai Sarana Investasi (Rp. Miliar/ Amount, in Billion IDR) |

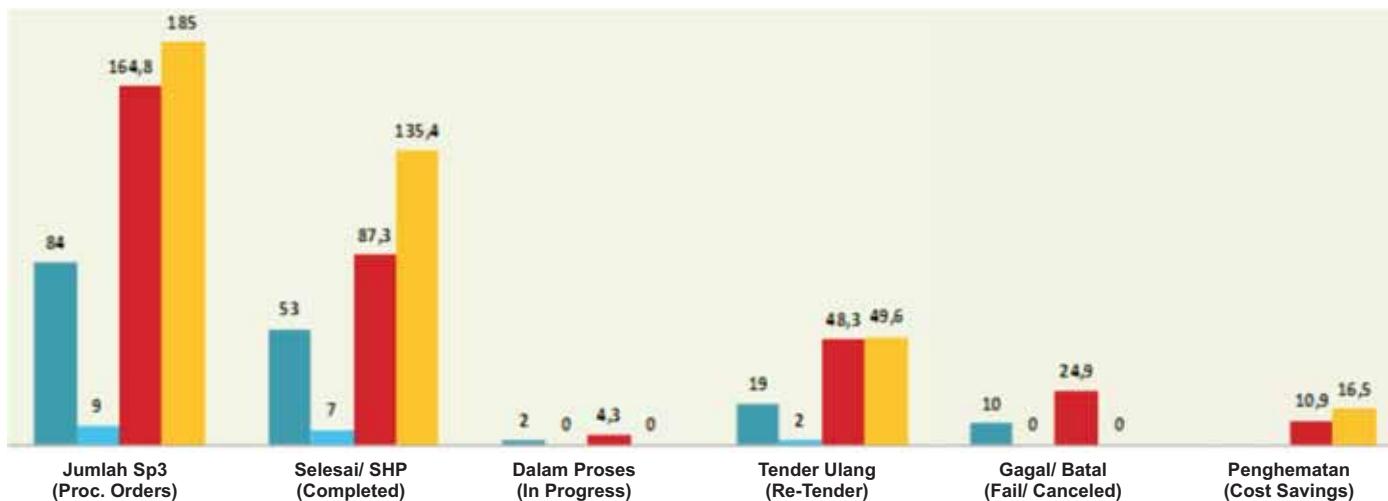


Realisasi Proses Pelelangan/ Seleksi Pengadaan Terpusat, Posisi Akhir Th 2011/

Realization of Centralized Tender/ Selection Processes, by the end of 2011

Prasarana & Umum: Rutin & Investasi/ Infrastructure & Other: Opex & Cape Ex

- | | |
|---|---|
| ■ Paket Sarana Rutin (Rolling Stock-OPEX, packages) | ■ Oaket Sarana Investasi (Rolling Stock-CAPEX, packages) |
| ■ Nilai Sarana Rutin (Rp. Miliar/ Amount, in Billion IDR) | ■ Nilai Sarana Investasi (Rp. Miliar/ Amount, in Billion IDR) |



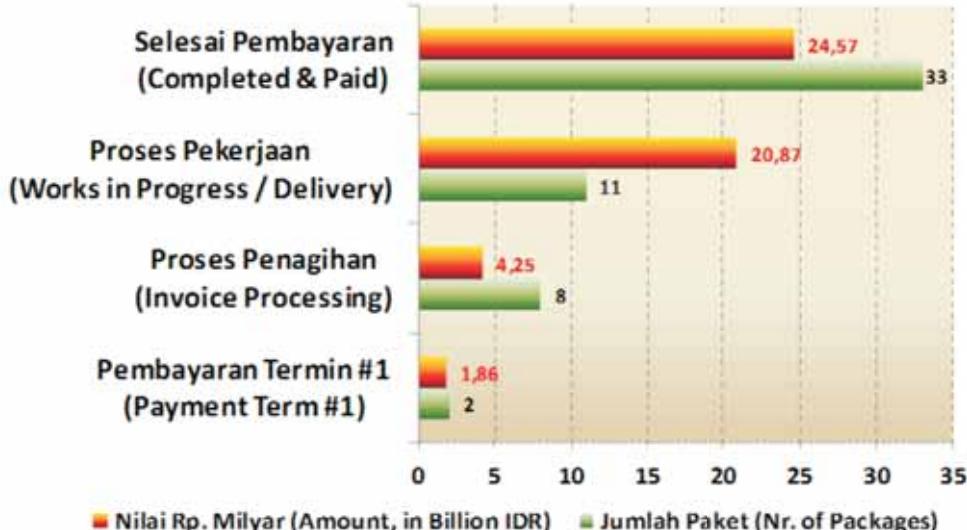
Rincian kegiatan manajemen kontrak untuk pengadaan barang dan jasa terpusat yang dipisahkan dalam dua kategori PBJ, yakni pengadaan prasarana & umum dan pengadaan sarana & fasilitas perawatannya, secara terinci disajikan kinerjanya sepanjang tahun 2011 dalam grafik-grafik di berikut ini, masing-masing mencakup belanja rutin maupun belanja modal. Diantaranya ada sejumlah kontrak *multi-years* yang mengatur *milestones* pekerjaan / *delivery* barang dan/atau jasa yang bersangkutan dan pembayarannya dalam beberapa tahapan yang terjadwal hingga beberapa tahun ke depan.

Details on contract management activities for centralized goods and service procurements which are divided into two categories of PBJ, namely infrastructure & general procurement and installation & its maintenance facility in 2011 are presented in the following graphics, each of them covers routine and capital expense. Some of which are a number of multi-years contracts regulating milestones for related projects/goods and/or service delivery and their payments in a number of installments scheduled for the next years.

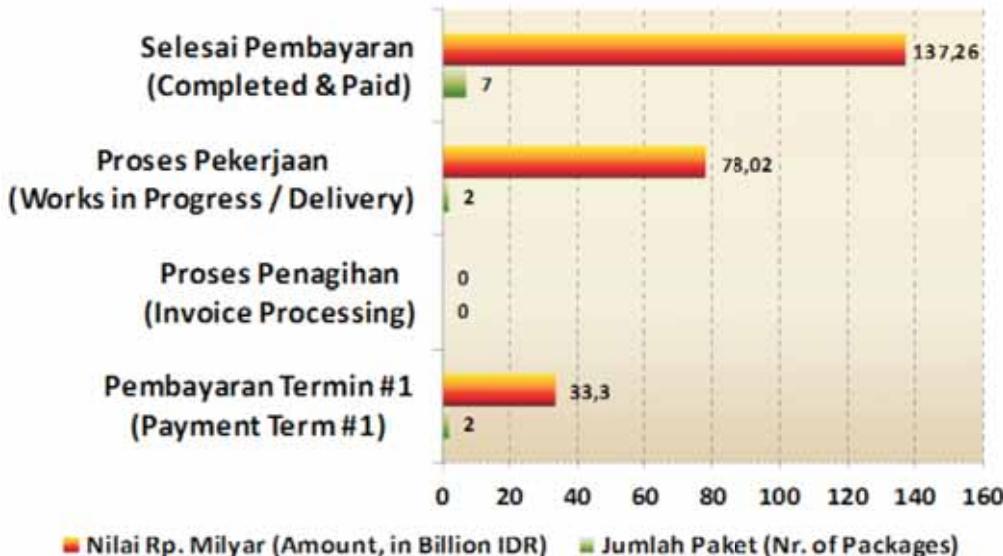
Realisasi Pengadaan Prasarana & Umum Terpusat, Posisi Akhir Th 2011

Realization of Centralized Procurement of Infrastructure & Others by the end of 2011

BELANJA RUTIN / OPERATING EXPENDITURES



INVESTASI / CAPITAL EXPENDITURES



Realisasi Pengadaan Sarana Terpusat, Posisi Akhir Th 2011
Realization of Centralized Procurement of Rolling Stock & Maint. Facilities by the end of 2011

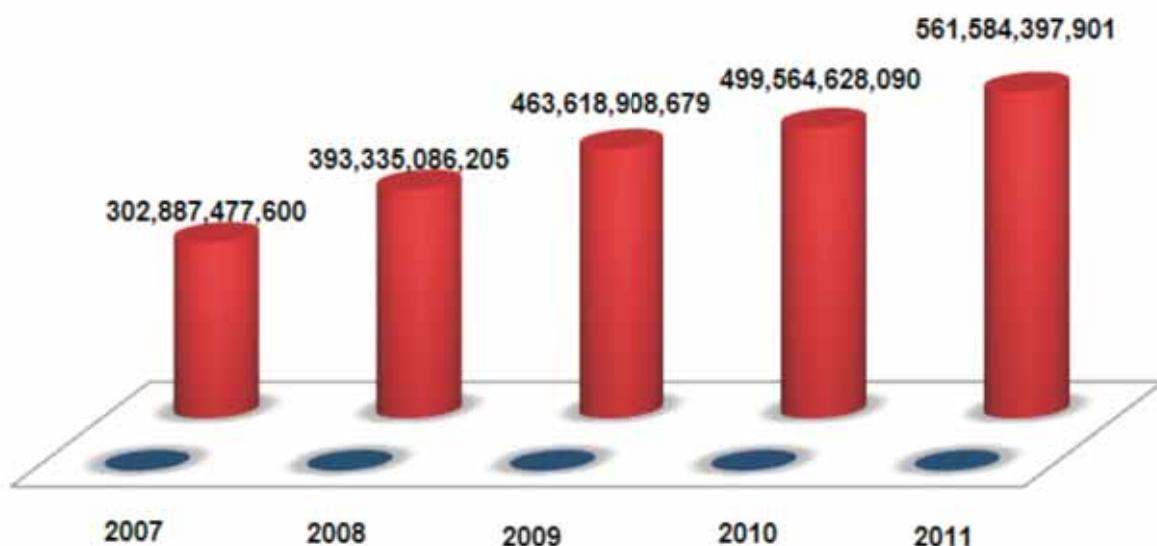
BELANJA RUTIN / OPERATING EXPENDITURES



INVESTASI / CAPITAL EXPENDITURES



Berikut grafik nilai barang persediaan di unit kerja Daop/ Divisi/ Unit PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari tahun ke tahun: /
The following is the graphic of annual goods procurement in Depot/Division/Unit work unit at PT. Kereta Api Indonesia (Persero):



Langkah-langkah strategis dalam bidang logistik dan pengadaan yang telah dilakukan

Di tahun 2011, manajemen Perusahaan telah melaksanakan beberapa langkah strategis di bidang logistik dan pengadaan barang/ jasa, antara lain meliputi:

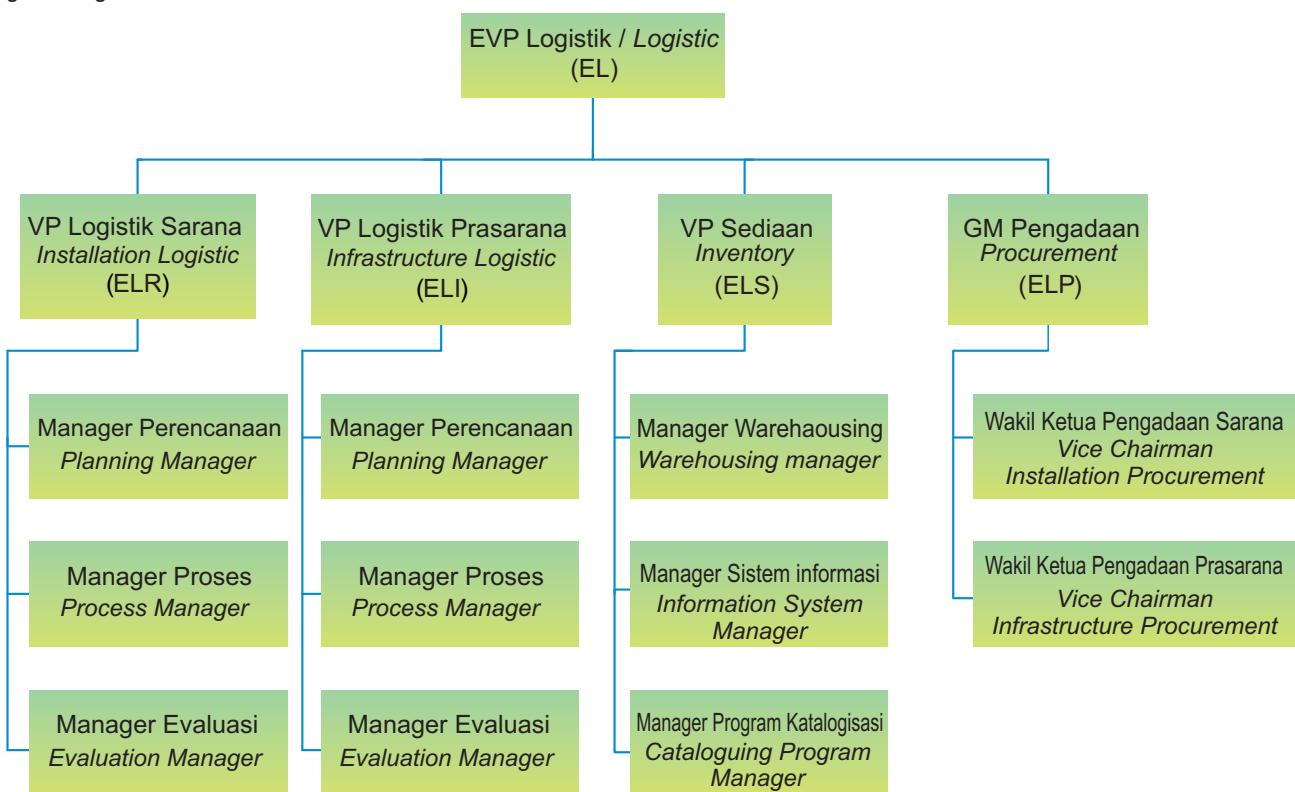
- Perbaikan menerus prosedur PBJ, antara lain meliputi: Sosialisasi dan implementasi pengadaan mengacu Juklak PBJ revisi tahun 2010 dan penyempurnaannya secara berkelanjutan;
- Kontrak *multi-years* untuk pengadaan alat produksi baru serta suku cadang pendukung utama pengembangan bisnis strategis, terutama lokomotif dan gerbong barang (batubara dan petikemas);
- Optimalisasi persediaan, meliputi: langkah-langkah persiapan guna mendukung rencana penerapan SAP modul *Material Management & Plant Maintenance (MM&PM)*, termasuk diantaranya penyempurnaan sistem katalog barang persediaan; penyiapan konsep kontrak / perjanjian jangka panjang untuk *Vendor Held Stock/ Inventory (VHS)*, diantaranya untuk BBM dan suku cadang lokomotif; *stock opname* dan rasionalisasi persediaan, diikuti penghapusan buku / penjualan asset persediaan yang berstatus barang *scrapped*.
- Persiapan untuk pilot implementasi *e-procurement* dengan bantuan jasa konsultan profesional;
- Mutasi / rotasi sejumlah pejabat dan staf yang sudah melebihi dua tahun menjabat bekerja di unit logistik dan pengadaan;
- Cascading penerapan sistem manajemen kinerja di unit logistik, dari Kantor Pusat, unit PBJ Daerah hingga pada level UPT Gudang Persediaan.

Strategic steps which have been carried out in logistic and procurement department

In 2011, the company's management has carried out a number of strategic steps in logistic and goods/service procurement, which cover:

- *PBJ* procedure improvements, covering: The socialization and implementation of procurement referring to the operational guidelines of *PBJ* 2010 revision and its continuous improvements;
- *Multi-years contracts* for new means of production procurement and spare parts for strategic business development support, particularly locomotives and cars (coal and container);
- Inventory optimization, covering: Preparatory steps to support *Material Management & Plant Maintenance (MM&PM)* module SAP implementation plan, including inventory cataloguing system improvement; contract/long-term agreement concept preparation for *Vendor Held Stock/Inventory (VHS)*, including for Fuel and locomotive spare parts; stock checking and inventory rationalization, followed by inventory write-off/sale of asset with the status of scrapped item.
- Preparation for *e-procurement* implementation pilot with the aid from professional consulting service;
- Mutation/rotation of officials and staffs over two years of service at logistic and procurement unit;
- Cascading for performance management system implementation at logistic unit, from Head Office, *PBJ* Regional Unit to the level of *Inventory Storage Unit*;

Struktur Organisasi Logistik Logistic Organizational Structure



Tata Kelola Perusahaan

Corporate Governance

Tata Kelola Perusahaan

Corporate Governance

Menghadapi lingkungan yang selalu berubah dan penuh ketidakpastian, merupakan konsekuensi bagi perusahaan untuk menerapkan seperangkat manajemen yang handal dan terpadu untuk mencapai tujuan perusahaan. Praktek penerapan Good Corporate Governance (GCG) di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan kebutuhan perusahaan dan menjadi landasan operasional di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang diselaraskan dengan visi, misi, budaya dan strategi perusahaan di tahun 2011.

Tahun 2011 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menempati urutan pertama dalam ajang "IT Governance Award 2011" di Yogyakarta dalam kategori BUMN sarana, prasarana, transportasi dan pergudangan. Acara tersebut diselenggarakan oleh Kementerian Negara BUMN saat pembahasan implementasi Teknologi Informasi BUMN.

Apresiasi dari The Indonesian Institute For Corporate Governance (IICG) Tahun 20011, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah menunjukkan kesungguhan dan kesediaan untuk dinilai oleh lembaga eksternal yang independen, sebagai wujud kesadaran yang mendalam dari manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap pentingnya penerapan GCG terhadap segala aktifitas perusahaan yang meliputi semua aspek. Pada kesempatan tersebut PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah dievaluasi komitmennya dalam upaya mewujudkan bisnis yang beretika, bermartabat dan berkeadilan serta memastikan prinsip-prinsip GCG telah dilaksanakan secara konsisten. Penilaian dari IICG Tahun 2011 terhadap PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah 70,18 dengan kategori perusahaan BUMN Non keuangan "terpercaya".

Sepanjang tahun 2011 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terus berupaya memperluas wilayah cakupan dalam pelaksanaan tata kelola perusahaan, yang melibatkan seluruh komponen pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Upaya tersebut dijabarkan berdasarkan strategi perusahaan yang terdiri dari lima perspektif yaitu : keuangan, pelayanan, proses bisnis internal, pembelajaran dan tumbuh serta sumber daya manusia.

Facing the ever-changing and uncertain environment becomes the consequence for a company to implement a set of reliable and integrated management activities to meet the objectives of the company. The practice of applying Good Corporate Governance (GCG) in PT. Kereta Api Indonesia (Persero) is the need of the company and becomes the operational ground in the environment of PT. Kereta Api Indonesia (Persero), which is customized in accordance with the visions, missions, cultures, and strategies of the company in 2011.

In 2011, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) was placed first in the "IT Governance Award 2011" in Yogyakarta under the category of State-owned Enterprises (BUMN) for facility, infrastructure, transportation, and warehousing. This event was organized by State Ministry of State-owned Enterprises during the discussion of the implementation of Information and Technology of State-owned Enterprises.

The appreciation from The Indonesian Institute For Corporate Governance (IICG) in 2011 has proven the seriousness and willingness to be evaluated by independent external institutions, as the realization of profound awareness of the management of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) on the importance of implementing CGC towards all corporate activities which cover all aspects. On the occasion, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) has their commitment evaluated in an attempt to manifest ethical, dignified, and justified business as well as to ensure that the GCG principles have been consistently implemented. The evaluation by IICG in 2011 towards PT. Kereta Api Indonesia (Persero) resulted in the score 70.18, with the category of "trustworthy" non-financial State-owned Enterprise.

Along 2011, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) continues to expand its range of the implementation of corporate governance, involving all components of PT. Kereta Api (Persero) employees. This effort is explicated based on the strategies of the company, which comprise of five perspectives: financial, service, internal business process, learning and growth, as well as human resources.



Strategi Perusahaan / Corporate Strategies

| No | Perspektif / Perspectives | Strategi Korporasi / Corporate Strategies |
|----|--|--|
| 1 | Keuangan / Financial | <ul style="list-style-type: none"> - Mengefektifkan manajemen pendapatan angkutan & non angkutan serta pendapatan dari pemerintah - Mengoptimalkan struktur pendanaan - Meningkatkan komposisi pendapatan usaha non angkutan - Efektifitas biaya - Pengawasan yang ketat (<i>tight control</i>) |
| 2 | Pelayanan / Service | <ul style="list-style-type: none"> - Memperbaiki tingkat keselamatan - Memperbaiki tingkat keamanan - Memperbaiki tingkat kenyamanan - Meningkatkan pemahaman masyarakat terhadap masalah keselamatan, keamanan, & pemeliharaan fasilitas publik - Menjaga ketepatan waktu |
| 3 | Proses Bisnis Internal / Internal Business Process | <ul style="list-style-type: none"> - Disiplin pengadaan, pemeliharaan, & pelaporan - Pemberian sistem pengendalian manajemen komunikatif, interaktif & menerapkan Good Corporate Governance - Mengoptimalkan pemakaian teknologi informasi - Perbaikan sarana & prasarana - Selektivitas pengadaan sarana & prasarana - Mengefektifkan pemakaian standard operating procedure |
| 4 | Pembelajaran & Tumbuh / Learning & Growth | <ul style="list-style-type: none"> - Mengoptimalkan peluang pendapatan - Meningkatkan proyek-proyek <i>solicited</i> & <i>unsolicited</i> - Diversifikasi usaha-usaha baru di daerah - Penetrasi pasar angkutan penumpang & barang yang ada - Meningkatkan <i>consumer retention</i> melalui penguatan <i>service value</i> & inovasi pelayanan - Melakukan inovasi teknologi - Mengembangkan kemitraan |
| 5 | SDM / Human Resources | <ul style="list-style-type: none"> - Penataan SDM - Menyusun proses bisnis serta membentuk budaya inovatif & kreatif - Pemantapan profesionalisme SDM |

Dalam menjalankan visi dan misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero), telah dibuat panduan, pengawasan dan tantangan bagi perusahaan dalam upaya merealisasikan tujuan-tujuan baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang. Untuk itu telah ditetapkan *key performance indicator* bagi setiap unit kerja baik pada tingkatan manajerial maupun operasional. Penjabaran *key performance indicator* di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) diuraikan sebagai berikut:

In implementing the visions and missions of PT. Kereta Api Indonesia (Persero), several guides, supervision, and challenges for the company in the effort to manifest both short-term and long-term objectives have been prepared. In order to do it, the key performance indicators for each working unit, both in the managerial and operational levels, have been established. The key performance indicators in PT. Kereta Api Indonesia are outlined as follows:

Key Performance Indicator

| No | Perspektif / Perspectives | Key Performance Indicator |
|----|--|--|
| 1 | Keuangan / Financial | <ul style="list-style-type: none"> - Target pendapatan merupakan salah satu indikator makin tingginya kinerja operasi, dimana pendapatan adalah potret hasil akhir yang hendak dicapai. Semakin tinggi target pendapatan semakin tinggi bobot yang dicapai. - Pendapatan lain merupakan cerminan dari kreativitas dalam memanfaatkan potensi aset non produktif yang ada. Semakin tinggi pencapaiannya semakin baik. <ul style="list-style-type: none"> - Revenue target is an indicator which signifies the increasing operational performances, where revenue represents the desired results. The higher the revenue target, the higher the desired number will be. - Other revenues are showing the creativity in using available non-productive assets. The higher the achievement, the better it will be. |
| 2 | Pelayanan / Service | <ul style="list-style-type: none"> - Pertumbuhan volume penumpang & barang adalah salah satu unsur penting dalam menentukan pertambahan pendapatan. Semakin tinggi pertumbuhan volume penumpang dan barang, semakin baik. - Tingkat kecelakaan adalah besaran yang menunjukkan jumlah kecelakaan per Pnp-Km+Ton-Km. Semakin rendah tingkat kecelakaan semakin baik. <ul style="list-style-type: none"> - The growth of goods and passenger volume is one of the important elements in determining the increase of revenues. The higher the volume, the better it will be. - Accident rates are Units which show the number of accidents Psgr- K m + To n - K m. The lower the accident rates, the better. |
| 3 | Proses Bisnis Internal / Internal Business Process | <ul style="list-style-type: none"> - Waktu kelambatan rata-rata KA penumpang & barang dan Waktu Peredaran Gerbong (WPG). Semakin pendek waktu pencapaian semakin baik. - Efektivitas pemeliharaan merupakan perbandingan antara biaya pemeliharaan terhadap kesiapan sarana & prasarana yang dipelihara. Semakin tinggi kesiapan sarana & prasarana maka pencapaian semakin baik. - Tingkat Gangguan Lokomotif per Juta Km-Ka. Semakin rendah, tingkat fatalitas semakin baik. - Tingkat Gangguan Sintelis per Frekuensi KA. Semakin rendah tingkat gangguan semakin baik. - Jumlah Taspat. Semakin rendah jumlah taspat semakin baik. - Jumlah Tanah yang Bersertifikat (juta m²). Semakin banyak jumlah sertifikat semakin baik. <ul style="list-style-type: none"> - The average delay time of arrivals of goods and passenger trains and Waktu Peredaran Gerbong (WPG). The shorter the time needed to arrive, the better. - Maintenance maximization is the ratio between maintenance costs and the preparedness of maintained facilities and infrastructures. The higher the level of the preparedness, the better the achievement. - Locomotive Disturbance Level per Million Km-Train. The lower the fatality level, the better. - Sintelis Disturbance Level per Train Frequency. The lower the disturbance level, the better. - The number of Taspat. The lower the number, the better. - The number of certified lands (in millions m²). The more the number of certificates, the better. |
| 4 | Pembelajaran & Tumbuh / Learning & Growth | <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah peluncuran produk baru. Semakin banyak jumlah produk baru, semakin baik. - Jumlah kerjasama dengan operator transportasi lain. Semakin banyak jumlah kerjasama semakin baik. <ul style="list-style-type: none"> - The number of new products. The more the number of new products, the better. - The number of cooperation with other transportation operators. The more the number of cooperation, the better. |
| 5 | SDM / Human Resources | <ul style="list-style-type: none"> - Produktivitas SDM merupakan perbandingan antara jumlah pendapatan terhadap jumlah pegawai. Semakin tinggi produktivitas SDM, semakin tinggi bobot yang dicapai. - Biaya pengembangan SDM adalah rasio antara biaya pengembangan SDM terhadap jumlah pegawai. <ul style="list-style-type: none"> - Human resource productivity is the ratio between revenues and the number of employees. The higher the productivity, the higher the number which can be achieved will be. - Human resource development costs are the ratio between the human resource development costs and the number of employees. |

Tingkat Kesehatan Perusahaan

Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan dengan metode membandingkan antara realisasi terhadap anggarannya dengan kriteria yang diatur dalam Keputusan Menteri Negara BUMN Nomor: Kep-100/MBU/2002. Hasil penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan tahun 2011 adalah sebagai berikut:

| Indikator Penilaian / <i>Evaluation Indicator</i> | Menurut Kep. Meneg BUMN / <i>According to Decree of Meneg BUMN</i> | TOTAL BOBOT / TOTAL QUALITY | | |
|--|--|-----------------------------------|--------------|-----------------------------------|
| | | 2011 | | 2010 |
| | | Realisasi / <i>Realization</i> | Program | Realisasi / <i>Realization</i> |
| Aspek Keuangan / <i>Financial Aspect</i> | 50,00 | 34,50 | 34,00 | 33,00 |
| Aspek Operasional / <i>Operational Aspect</i> | 35,00 | 29,00 | 30,60 | 29,05 |
| Aspek Administrasi / <i>Administrative Aspect</i> | 15,00 | 14,00 | 15,00 | 15,00 |
| Total | 100,00 | 77,50 | 79,60 | 77,05 |

Total Bobot penilaian tingkat kesehatan perusahaan tahun 2011 adalah sebesar 77,50 dikategorikan dengan tingkat "SEHAT" dalam peringkat "A". Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan dapat dijelaskan sebagai berikut:

Aspek Keuangan / *Financial Aspect*

Realisasi Aspek keuangan tahun 2011 adalah sebesar 35,00. Berikut tabel hasil penilaian per indikator untuk aspek keuangan:

The Corporate Health Level

The evaluation of the corporate health level with the method of comparing between realization and the available budgets under the criteria as stipulated in Decree of State Ministry of State-owned Enterprises Number: Kep-100/MBU/2002. The result of the evaluation in 2011 is as follows:

The total quality of the evaluation of the corporate health level in 2011 is 77.50, under the category of "Healthy" and ranked "A". The evaluation of the corporate health level is as follows:

The realization of the Financial Aspect in 2011 is 35.00. The following is the table of the results per indicator for the financial aspect:

| No | Indikator Penilaian / <i>Evaluation Indicator</i> | Standar Program / <i>Program Standards</i> | Hasil / <i>Result</i> | Menurut Kep. Meneg BUMN / <i>According to Decree of Meneg BUMN</i> | Skor / Score | | |
|------------------------------------|---|--|--------------------------|--|--------------|-----------------------------------|---|
| | | | | | 2011 | Realisasi / <i>Realization</i> | Realisasi / <i>Realization</i> 2010 |
| 1 | Imbalan kepada Pemegang Saham (ROE) / <i>Return on Equity</i> | 7,57 | 6,24 | 15,00 | 6,00 | 7,50 | 6,00 |
| 2 | Imbalan Investasi (ROI) / <i>Return on Investment</i> | 9,42 | 9,91 | 10,00 | 5,00 | 5,00 | 4,00 |
| 3 | Rasio Kas / <i>Cash Ratio</i> | 62,15 | 47,74 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| 4 | Rasio Lancar / <i>Current Ratio</i> | 181,36 | 147,42 | 4,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| 5 | Collection Periods / <i>Collection Periods</i> | 33,27 | 39,56 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 |
| 6 | Perputaran Persediaan / <i>Inventory Turn Over</i> | 25,15 | 33,64 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 4,00 |
| 7 | Perputaran Total Asset / <i>Total Asset Turn Over</i> | 70,79 | 111,90 | 4,00 | 3,50 | 2,00 | 3,00 |
| 8 | Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aset / <i>Ratio of Employed Capital to Total Assets</i> | 49,42 | 39,52 | 6,00 | 6,00 | 5,50 | 6,00 |
| Total Bobot / Total Quality | | | | 50,00 | 34,50 | 34,00 | 33,00 |

- 1) Imbalan kepada Pemegang Saham/*Return On Equity* (ROE)
Tahun 2011 realisasi imbalan kepada pemegang saham (ROE) sebesar 6,24% dan mendapatkan skor 6,00 (enam). Hal ini dikarenakan perusahaan memperoleh laba setelah pajak sebesar Rp. 201.244 juta dengan jumlah modal sendiri sebesar Rp. 3.223.803 juta.
- 2) Imbalan Investasi/*Return on Investment* (ROI)
Tahun 2011 realisasi imbalan investasi (ROI) mendapatkan hasil 9,91% dan mendapatkan skor 5,00 (lima). Hal ini dikarenakan perusahaan memperoleh laba sebelum pajak penghasilan ditambah penyusutan sebesar Rp. 553.935 juta dengan *capital employed* sebesar Rp. 5.587.030 juta.
- 3) Rasio Kas/Cash Ratio
Tahun 2011 realisasi Rasio Kas mendapatkan hasil sebesar 47,74% dan mendapatkan skor 3,00 (tiga). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan Kas, Bank dan Surat Berharga Jangka Pendek sebesar Rp. 590.799 juta dengan Hutang lancar sebesar Rp. 1.237.591 juta.
- 4) Rasio Lancar/Current Ratio
Tahun 2011 realisasi Rasio Lancar mendapatkan hasil sebesar 147,42% dan mendapatkan skor 4,00 (empat). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan aktiva lancar sebesar Rp. 1.824.495 juta dengan Hutang lancar sebesar Rp. 1.237.591 juta.
- 5) Collection Periods (CP)
Tahun 2011 pencapaian *collection periods* mendapatkan hasil sebesar 39,56 hari dan mendapatkan skor 4,00 (empat). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan piutang usaha sebesar Rp. 238.307 juta dengan total pendapatan usaha sebesar Rp. 2.198.694 juta.
- 6) Perputaran Persediaan (PP)/*Inventory Turn Over*
Tahun 2011 pencapaian perputaran persediaan mendapatkan hasil sebesar 33,64 hari dan mendapatkan skor 4,00 (empat). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan persediaan sebesar Rp. 561.584 juta dengan total pendapatan usaha sebesar Rp. 6.094.095 juta.
- 7) Perputaran Total Aset/*Total Asset Turn Over* (TATO)
Tahun 2011 pencapaian perputaran total aset mendapatkan hasil sebesar 111,90% dan mendapatkan skor 3,50 (tiga koma lima) Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan total pendapatan sebesar Rp. 6.251.763 juta dengan *capital employed* sebesar Rp. 5.587.030 juta.
- 8) Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aset
Tahun 2011 perusahaan membukukan total modal sendiri dan total aktiva di luar dana-dana yang belum ditentukan statusnya masing-masing sebesar Rp. 2.397.257 juta dan Rp. 6.066.410 juta, sehingga capaian total rasio modal sendiri terhadap total aset adalah 39,52% dan mendapatkan skor sebesar 5,50 (lima koma lima).

1) *Return on Equity (ROE)*

In 2011, the realization of return on equity (ROE) was 6.24% and earned the score of 6.00 (six), since the company earned the profit (after taxes) of Rp 201.244 million with the number of capital employed of Rp 3.223.803 million.

2) *Return on Investment (ROI)*

In 2011, the realization of return on Investment was 9.91% and earned the score of 5.00 (five), since the company earned the revenue profit (before taxes), added with depreciation, of Rp 553.935 million with the capital employed of Rp 5.587.030 million.

3) *Cash Ratio*

In 2011, the realization of Cash Ratio was 47.74% and earned the score of 3.00 (three), since the company accounted Cash, Bank, and Short-Term Commercial Letters of Rp 590.799 million with the current liabilities of Rp 1.237.591 million.

4) *Current Ratio*

In 2011, the realization of Current Ratio was 147.42% and earned the score of 4.00 (four), since the company accounted the current assets of Rp 1.824.495 million with the current liabilities of Rp 1.237.591 million.

5) *Collection Periods (CP)*

In 2011, the achievement of collection periods earned the result of 39.56 days and the score of 4.00 (four), since the company accounted the business receivable of Rp 238.307 million with the total business revenue of Rp. 2,198.694 million.

6) *Inventory Turn Over*

In 2011, the achievement of inventory turn over earned the result of 33.64 days and the score of 4.00 (four), since the company accounted the inventory of Rp 561.584 million with the total business revenue of Rp. 6,094.095 million.

7) *Total Asset Turn Over (TATO)*

In 2011, the achievement of total asset turn over earned the result of 111.90% and the score of 3.50 (three point five), since the company accounted the revenue of Rp 6,251.763 million with the capital employed of Rp. 5.587.030 million.

8) *Ratio of Capital Employed to Total Assets*

In 2011, the corporate accounted the total capital employed and the total assets, excluding other costs whose status has not been determined, of Rp. 2,397.257 million and Rp. 6,066.410 million respectively, ergo the total ratio of capital employed to total assets is 39.52% and earned the score of 5.50 (five point five).

Perhitungan secara rinci terhadap penilaian aspek keuangan disajikan pada tabel berikut :

The detailed calculations of the evaluation of the financial aspect are shown in the the following table:

| No | Keterangan / Description | Rumus / Formula | Realisasi / Realization | Hasil / Result |
|----|---|--|--|----------------|
| 1 | ROE | $\frac{\text{Laba setelah pajak} / \text{Profit after taxes}}{\text{Modal Sendiri} / \text{Capital Employed}}$ | $\frac{201.244.481}{3.223.803.382} \times 100\%$ | 6,24 |
| 2 | ROI | $\frac{\text{EBIT} + \text{Penyusutan} / \text{Profit+Depreciation}}{\text{Capital Employed}}$ | $\frac{553.934.677}{5.587.029.516} \times 100\%$ | 9,91 |
| 3 | Rasio Kas / Cash Ratio | $\frac{\text{Kas}+\text{Bank}+\text{S. Berhg J.Pdk}}{\text{Current Liabilities}}$ | $\frac{590.799.187}{1.237.591.455} \times 100\%$ | 47,74 |
| 4 | Rasio Lancar / Current Ratio | $\frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$ | $\frac{1.824.495.433}{1.237.591.455} \times 100\%$ | 147,42 |
| 5 | Collection Periods | $\frac{\text{Total Piutang Usaha} / \text{Total Receivable}}{\text{Total Pendapatan Usaha} / \text{Total Business Revenue}}$ | $\frac{238.306.700}{2.198.693.538} \times 365$ | 39,56 |
| | Perbaikan hari / Improvement | CP 2010 - CP 2011 | 34,36 - 39,56 | -5,20 |
| 6 | Perputaran Persediaan / Inv. Turn Over | $\frac{\text{Total Persediaan} / \text{Total Inventory}}{\text{Total Pendapatan Usaha} / \text{Total Business Revenue}}$ | $\frac{561.584.398}{6.094.094.930} \times 365$ | 33,64 |
| 7 | Perp. Total Aset / Total Assets Turn Over | $\frac{\text{Total Pendapatan} / \text{Total Revenue}}{\text{Capital Employed} / \text{Capital Employed}}$ | $\frac{6.251.763.023}{5.587.029.516} \times 100\%$ | 111,90 |
| | Perbaikan hari / Improvement | TATO 2010 - TATO 2011 | 103,86 - 111,90 | -6,19 |
| 8 | TMS terhadap (to) TA | $\frac{\text{Total Modal Sendiri} / \text{Total Capital}}{\text{Total Aset} / \text{Total Assets}}$ | $\frac{2.397.257.087}{6.066.409.826} \times 100\%$ | 39,52 |



Aspek Operasional

Hasil penilaian aspek operasional tahun 2011 yang meliputi unsur-unsur kegiatan yang paling dominan dalam rangka menunjang keberhasilan operasional sesuai dengan visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut :

Operational Aspect

The result of the evaluation of the operational aspect in 2011, which consists of the most dominant activities in the effort to support the operational success in accordance with the visions and missions of the company, is as follows:

| No | Indikator Penilaian / Evaluation Indicator | Program | Hasil / Result | Bobot / Quality | Skor / Score | |
|-----------------------------|---|---------|----------------|-----------------|--------------|-------------------------|
| | | | | | Program | Realisasi / Realization |
| 1 | Tingkat Keselamatan / Safety Level | 100,00 | 125,49 | 10,00 | 10,00 | 10,00 |
| 2 | Tingkat Pelayanan / Service Level | | | | | |
| | a. Kelambatan KA Pnp Datang / Delay in Psgr Train Arrival | 96,43 | 137,66 | 4,00 | 3,20 | 2,00 |
| | b. Kelambatan KA Barang Datang / Delay in Goods Train Arrival | 98,46 | 130,77 | 4,00 | 3,20 | 2,00 |
| | c. Keluhan Penumpang / Complaints | 100,00 | 111,99 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| 3 | Efektivitas Pemeliharaan / Maintenance Effectiveness | | | | | |
| | a. Pemeliharaan Sarana / Facility Maintenance | 99,98 | 131,42 | 4,00 | 3,20 | 4,00 |
| | b. Pemeliharaan Prasarana / Infrastructure Maintenance | 98,54 | 97,67 | 4,00 | 3,20 | 3,20 |
| 4 | Produktivitas SDM / Human Resource Productivity | | | | | |
| | a. Prod SDM dari Sat Angkutan / HRP from Transport | 99,89 | 90,77 | 3,00 | 2,40 | 2,40 |
| | b. Prod SDM dari Pendapatan / HRP from Revenue | 99,99 | 90,76 | 3,00 | 2,40 | 2,40 |
| Total Bobot / Total Quality | | | | 35,00 | 30,60 | 29,00 |

1) Tingkat Keselamatan**a) Dasar Penilaian**

Penilaian tingkat keselamatan adalah perbandingan antara jumlah KM KA terhadap jumlah PLH, dan menghasilkan jumlah KM KA per PLH, dengan kondisi apabila rasinya melebihi anggaran maka penilaiannya positif, namun apabila rasinya di bawah anggaran penilaiannya negatif.

b) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah KM KA adalah 49.022.586 km dengan PLH sebanyak 54 peristiwa, dengan demikian menghasilkan jumlah 907.826 km per PLH, dan yang di anggarankan oleh perusahaan dengan jumlah 49.193.545 km dengan PLH sebanyak 68 peristiwa atau dengan hasil 723.434 km per PLH. Berdasarkan perhitungan rasio tingkat keselamatan di atas anggaran sebesar 25,49%.

c) Skor

Dengan realisasi jumlah PLH dibawah toleransi dan jumlah KM KA per PLH lebih besar dari anggarannya, maka penilaian tingkat keselamatan masuk dalam kategori "Baik Sekali" dengan skor 100% dari bobot indikator 10,00 atau mendapatkan skor 10,00 sesuai dengan yang dianggarankan sebesar skor 10,00.

Kejadian Peristiwa Luarbiasa Hebat (PLH) terdiri dari : (a) tabrakan antar kereta api sebanyak satu peristiwa, (b) anjlogen/terguling sebanyak lima puluh dua peristiwa, dan (c) penyebab lain-lain sebanyak satu peristiwa.

1)Safety Level**a) Evaluation Background**

The evaluation of safety level is measured through the ratio between train mileage and number of major accidents. If the ratio goes above the estimation, result of evaluation of positive. If it goes below the standard, the result of the evaluation is negative.

b) Evaluation result

The total train mileage is 49.022.586 km while the number of major accidents is 54 occurrences. This results in 907.826 km per accident. The estimated train mileage is 49.193.545 km with 68 accidents, resulting in 723.434 km per accident. This shows that the safety level is 25.49% above the estimation.

c) Score

With the number of major accidents under the tolerated level and mileage per accident higher than the estimation, the safety level is categorized as "Very Good", with 100% score, or 10 out of 10.

The major accidents include: (a) one case of collision involving two trains, (b) 52 cases of capsized trains (c) one case of undetermined cause

2) Tingkat Pelayanan

a) Kelambatan KA Penumpang Datang

(1) Dasar Penilaian

Penilaian tingkat pelayanan pada kelambatan KA penumpang datang adalah Perbandingan realisasi kelambatan KA penumpang datang dengan anggarannya, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaianya negatif dan apabila rasionalya di bawah anggaran penilaianya positif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi kelambatan KA penumpang datang sebanyak 39 menit dengan anggaran sebanyak 28 menit, sehingga didapatkan rasio sebesar 137,66% atau masih jauh diatas anggaran sebesar 37,66%. Bila dibanding capaian tahun 2010 sebesar 154,55%, rasio tahun 2011 mengalami perubahan yang positif.

(3) Skor

Dengan rasio yang masih jauh dari anggarannya sebesar 37,66% namun terdapat perubahan perbaikan dibanding tahun sebelumnya maka penilaian dari tingkat pelayanan pada kelambatan KA penumpang datang termasuk dalam kategori "Cukup" dengan skor 50% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan skor 2,00 di bawah anggaran dengan skor 3,20.

b) Kelambatan KA Barang Datang

(1) Dasar Penilaian

Penilaian tingkat pelayanan pada kelambatan KA barang datang yang ditetapkan oleh Perusahaan adalah Perbandingan realisasi kelambatan KA barang datang dengan anggarannya, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaianya negatif dan apabila rasionalya di bawah anggaran penilaianya positif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi kelambatan KA barang datang sebanyak 85 menit dengan toleransi sebanyak 65 menit, sehingga didapatkan rasio sebesar 130,77% atau masih jauh diatas anggaran sebesar 30,77%. Bila dibanding capaian tahun 2010 sebesar 116,46%, rasio tahun 2011 mengalami perubahan yang negatif, namun berdasar waktu kelambatan realisasi tahun 2011 sebesar 85 menit mengalami penurunan sebesar 7 menit dibandingkan tahun 2010.

(3) Skor

Dengan rasio yang masih jauh dari anggarannya sebesar 30,77% namun terdapat perubahan perbaikan waktu kelambatan secara positif dibanding tahun sebelumnya maka penilaian dari tingkat pelayanan pada kelambatan KA barang datang termasuk dalam kategori "Cukup" dengan skor 50% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan skor 2,00 di bawah anggaran dengan skor 3,20

c) Keluhan Penumpang

(1) Dasar Penilaian

Penilaian tingkat pelayanan yang terkait dengan keluhan penumpang, didasarkan pada perbandingan antara realisasi jumlah volume penumpang terhadap jumlah keluhan penumpang dengan anggarannya, dan menghasilkan rasio volume penumpang per keluhan penumpang, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaianya positif, namun apabila rasionalya di bawah anggaran penilaianya negatif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah volume penumpang sebanyak 191.686.591 penumpang dengan keluhan penumpang sebanyak 83 keluhan, dengan demikian menghasilkan jumlah 2.309.477 penumpang per keluhan, dan yang di anggarakan oleh Perusahaan dengan jumlah 206.214.873 penumpang dengan keluhan penumpang sebanyak 100 keluhan atau dengan hasil 2.062.149 penumpang per keluhan, rasio yang dicapai sebesar 111,99% atau 11,99% di atas anggaran.

2) Service Level

a) Delay of Passenger Train Arrival

(1) Evaluation Background

Service level evaluation of passenger train delay is based on the comparison between the actual rate of delay and the estimated rate of delay. If the ratio is above the estimation, the evaluation result is negative. If the ratio is below the estimation, the evaluation result is positive.

(2) Evaluation Result

The actual rate of delay is 39 minutes, compared to the estimated 28 minutes, resulting in the 137,66% or 37,66% above the estimation. However, if compared to 2010 percentage of 154,55%, 2011 shows a positive change in this evaluation.

(3) Score

With the percentage still 37,66% above the estimation, the result of the evaluation is considered "Fair" with 50% or 2.00 from the maximum score of 4.00. This is below the estimated score of 3,20.

b) Delay of Freight Train Arrival

(1) Evaluation Background

Service level evaluation of freight train delay is based on the comparison between the actual rate of delay and the estimated rate of delay. If the ratio is above the estimation, the evaluation result is negative. If the ratio is below the estimation, the evaluation result is positive.

(2) Evaluation result

The actual rate of delay is 85 minutes, compared to the estimated 65 minutes, resulting in the 130,77% or 37,66% above the estimation. If compared to 2010 percentage of 116,46%, 2011 shows a negative change in this evaluation. However, the actual rate of delay in 2011 has dropped as much as 7 minutes if compared to 2010.

(3) Score

With the percentage still 30,77% above the estimation, even though the rate of delay has decreased by 7 minutes, the result of the evaluation is considered "Fair" with 50% or 2.00 from the maximum score of 4.00. This is below the estimated score of 3,20.

c) Passenger Complaint

(1) Evaluation Background

The evaluation of service level related to passenger complaint is based on the ratio between the actual number of passengers and number of complaints compared to their estimates, resulting in the number of passengers per complaint rate. If the rate is above the estimation, the evaluation result positive. If the rate is below the estimation, the evaluation result is negative.

(2) Evaluation Results

The actual number of passengers is 191.686.591 while the number of complaints is 83, resulting in the rate of 2.309.477 passengers per complaint. The previous estimation is 206.214.873 passengers and 100 complaints, resulting in the rate of 2.062.149 passengers per complaint. The percentage resulted from the comparison is 111,99% or 11,99% above the estimation.

(3) Skor

Dengan rasio di atas toleransi sebesar 11,99% maka penilaian dari tingkat pelayanan pada keluhan penumpang termasuk dalam kategori "Baik Sekali" dengan skor 100% dari bobot indikator sebesar 3,00 atau mendapatkan skor 3,00, sesuai anggaran dengan skor 3,00.

Keluhan penumpang selama tahun 2011 sebanyak 83 keluhan, dimana informasi dan data keluhan penumpang/masyarakat didasarkan pada informasi melalui pemberitaan pada media masa dan elektronik yaitu : (1) Kompas, (2) Bisnis Indonesia (3) Media Indonesia, (4) Seputar Indonesia, (5) Koran Tempo, (6) Pikiran Rakyat, (7) Rakyat Merdeka, (8) Tribun Jabar, (9) Republika, (10) Koran Jakarta, (11) Suara Karya, (12) Pos Kota, (13) Majalah Tempo, (14) Kompas.Com, (15) Detik.Com.

3) Efektivitas Pemeliharaan

a) Pemeliharaan Sarana

(1) Dasar Penilaian

Penilaian efektivitas yang terkait dengan pemeliharaan sarana, didasarkan pada perbandingan antara realisasi jumlah kilometer lokomotif terhadap jumlah lokomotif mogok, dan menghasilkan jumlah kilometer per lokomotif mogok dengan anggarannya, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaianya positif, namun apabila rasionalya di bawah anggaran penilaianya negatif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah kilometer lokomotif sepanjang 64.559.279 km lok dengan lokomotif mogok sebanyak 862 lokomotif, dengan demikian menghasilkan jumlah 74.895 km lok per lokomotif mogok, dan yang dianggarkan oleh perusahaan dengan sepanjang 68.216.941 km lok dengan lokomotif mogok sebanyak 1.197 lokomotif dan dengan hasil 56.990 km lok per lokomotif mogok, rasio yang dicapai sebesar 131,42% atau 31,42% di atas anggaran.

(3) Skor

Dengan rasio di atas toleransi sebesar 31,42% maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan sarana termasuk dalam kategori "Baik Sekali" dengan skor 100% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan skor 4,00, di atas anggaran dengan skor 3,20.

b) Pemeliharaan Prasarana

(1) Dasar Penilaian

Penilaian efektivitas pemeliharaan prasarana, didasarkan pada perbandingan antara realisasi jumlah kilometer rel kondisi baik terhadap total panjang rel operasional dengan anggarannya, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaianya positif, namun apabila rasionalya di bawah anggaran penilaianya negatif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah kilometer rel kondisi baik sepanjang 3.180 km dengan total panjang rel operasional sepanjang 4.836 km, dengan demikian menghasilkan 65,76%, dan yang di anggarkan oleh perusahaan untuk KM rel kondisi baik sepanjang 3.256 km dengan panjang rel operasional 4.836 km dengan hasil 67,33%, rasio yang dicapai sebesar 97,67% atau 2,33% sedikit dibawah anggaran, dan bila dibandingkan realisasi tahun sebelumnya sebesar 95,04% terjadi peningkatan rasio sebesar 2,63%.

(3) Skor

Dengan rasio sedikit dibawah toleransi sebesar 2,33% dan mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan prasarana termasuk dalam kategori "Baik" dengan skor 80% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan skor 3,20, sesuai dengan anggaran skor 3,20.

(3) Score

With the percentage of 11,99%, the service level evaluation concerning consumer complaint is categorized as "Very Good," scoring 100% out of the maximum 3.00.

In 2011, there are 83 complaints compiled from mass media such as (1) Kompas, (2) Bisnis Indonesia (3) Media Indonesia, (4) Seputar Indonesia, (5) Koran Tempo, (6) Pikiran Rakyat, (7) Rakyat Merdeka, (8) Tribun Jabar, (9) Republika, (10) Koran Jakarta, (11) Suara Karya, (12) Pos Kota, (13) Majalah Tempo, (14) Kompas.Com, (15) Detik.Com.

3) Maintenance Effectiveness

a) Vehicle Maintenance

(1) Evaluation Background

The evaluation of vehicle maintenance effectiveness is based on the ratio of the actual number of locomotive mileage and the number of malfunctioned locomotives compared to the estimates of both numbers. If the rate is higher than the estimation, the evaluation result is positive. If the rate is lower than the estimation, the evaluation result is negative.

(2) Evaluation Result

The actual locomotive mileage is 64.559.279 km, while there are 862 malfunctioned locomotives, resulting in 74.895 km per malfunctioned locomotive. The estimates are 68.216.941 km in mileage and 1.197 malfunctioned locomotives, resulting in 56.990 km per locomotive. The comparison between the two rates results in 131,42% or 31,42% above the estimates.

(3) Score

With the percentage of 31,42%, the service level evaluation concerning effectiveness of vehicle maintenance is categorized as "Very Good," scoring 100% out of the maximum 4.00, surpassing the estimation of 4.00.

b) Infrastructure Maintenance

(1) Evaluation Background

The evaluation of infrastructure maintenance effectiveness is based on the ratio of the actual number of length of railways in good condition and the operational length of railways compared to the estimates of both numbers. If the rate is higher than the estimation, the evaluation result is positive. If the rate is lower than the estimation, the evaluation result is negative.

(2) Evaluation Result

The actual length of railways in good condition is 3.180 km while the total operational length is 4.836 km, resulting in 65,76% rate. This is slightly below the estimates of 3.256 km with the total operational length of 4.836 km which results in 67,33% rate. The comparison between these two rates result in the 97,67% rate or 2,33% below the estimates. If compared to 2010 percentage of 95,04%, the rate has increased 2,63%.

(3) Score

Although the rate is still 2,33% below the estimation, the rate has somewhat increased from that of 2010. This results in the infrastructure maintenance effectiveness categorized as "Baik", achieving 80% of the maximum score of 4.00 or 3.20. This meets the expectation of scoring 3.20.

4) Produktivitas SDM

a) Produktivitas SDM dari Satuan Angkutan

(1) Dasar Penilaian

Penilaian produktivitas SDM dari satuan angkutan didasarkan pada perbandingan antara realisasi jumlah kilometer penumpang dan kilometer ton barang terhadap jumlah SDM, dan menghasilkan jumlah kilometer angkutan per SDM dengan anggarannya, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaiannya positif, namun apabila rasionalya di bawah anggaran penilaiannya negatif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah KM pnp dan KM ton sebesar 24.897.510 km angkutan dengan jumlah SDM sebanyak 27.893 orang, dengan demikian menghasilkan 893 km angkutan per SDM, dan yang dianggarkan oleh perusahaan dengan KM angkutan sepanjang 29.308.141 km angkutan dengan jumlah SDM sebanyak 29.803 menghasilkan 983 km angkutan per SDM, rasio yang dicapai sebesar 90,77% atau 9,23% dibawah toleransi, rasio ini tidak mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2010 sebesar 106,28%, namun dari segi pelayanan baik untuk keselamatan dan kenyamanan penumpang telah mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, yaitu dengan diberlakukannya kebijakan aling-aling guna pencegahan terjadinya jatuh korban yang lebih banyak pada saat terjadinya kecelakaan, dan kebijakan okupansi 100% yaitu menjamin kenyamanan penumpang dengan kepastian mendapatkan tempat duduk.

(3) Skor

Dengan rasio di bawah anggaran sebesar 9,23% namun mengalami peningkatan pelayanan baik di bidang keselamatan penumpang dan kenyamanan penumpang bila dibandingkan tahun sebelumnya maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan sarana termasuk dalam kategori "Baik" dengan mendapatkan skor 80% dari bobot indikator sebesar 3,00 atau mendapatkan skor 2,40, sesuai anggaran dengan skor 2,40.

b) Produktivitas SDM dari Pendapatan

(1) Dasar Penilaian

Penilaian produktivitas SDM dari pendapatan didasarkan pada perbandingan antara realisasi pendapatan terhadap jumlah SDM, dan menghasilkan jumlah pendapatan per SDM dengan anggarannya, dengan kondisi apabila rasionalya melebihi anggaran maka penilaiannya positif, namun apabila rasionalya di bawah anggaran penilaiannya negatif.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah pendapatan sebesar Rp 6.094.095 juta dengan jumlah SDM sebanyak 27.893 orang, dengan demikian menghasilkan Rp 218 juta per SDM, dari yang di anggarkan oleh perusahaan dengan pendapatan sebesar Rp 7.174.206 juta dengan jumlah SDM sebanyak 29.803 atau dengan hasil Rp 241 juta per SDM, rasio yang dicapai sebesar 90,76% atau 9,24% di bawah anggaran, rasio ini tidak mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2010 sebesar 94,15%, namun dari segi pendapatan tahun 2011 meningkat sebesar Rp 745.779 juta atau meningkat 13,94% dibanding 2010.

(3) Skor

Dengan rasio di bawah anggaran sebesar 7,34%, namun terdapat peningkatan dalam pendapatan dari tahun sebelumnya maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan prasarana termasuk dalam kategori "Baik" dengan skor 80% dari bobot indikator sebesar 3,00 atau mendapatkan skor 2,40, sesuai anggaran dengan skor 2,40.

4) Human Resource Productivity

a) Human Resource Productivity from Transport Unit

(1) Evaluation Background

The evaluation of human resource productivity is based on the ratio between the actual mileage of both passengers and freight in tons and the number of human resources compared to the estimates of both numbers. If the rate is higher than the estimation, the evaluation result is positive. If the rate is lower than the estimation, the evaluation result is negative.

(2) Evaluation Result

The actual mileage of both passengers and freight in tons is 24.897.510 km and the number of human resources is 27.893 persons. This results in 893 km per person. The company estimates the mileage of 29.308.141 km with the number of human resources of 29.803 resulting in 983 km per person. The rate resulted from the comparison of the two is 90,77% or 9,23% under the estimation. This, of course, is a decrease from the previous year's rate of 106,28%. However, the services for enhancing passenger safety and comfort have increased from the previous year, such as in the implementation of protective cover to decrease the number of human casualties in an accident and the 100% occupancy policy which ensures that every passenger gets a seat.

(3) Score

Even though the percentage is still 9,23% below the estimation, the services for enhancing passenger safety and comfort have increased from the previous year. The result of the evaluation is considered "Good", achieving 80% or 2,40 from the maximum score of 3,00, thus meeting the estimated score of 2,40.

b) Human Resource Productivity from Income

(1) Evaluation Background

The evaluation of human resource productivity from income is based on the ratio between the actual income and the number of human resources compared to the same ratio of their estimates. If the rate is higher than the estimation, the evaluation result is positive. If the rate is lower than the estimation, the evaluation result is negative.

(2) Evaluation Result

The actual income is 6.094.095 million rupiahs and the number of human resources is 27.893 persons, resulting in the rate of 218 million rupiahs per person. This is slightly below the estimated income of 7.174.206 million with 29.803 persons, resulting in 241 million rupiahs per person. The comparison between the actual rate and the estimated rate results in 90,76% rate or 9,24% below the estimation. This is a slight decrease if compared to 2010 rate of 94,15%. However the income of 2011 does increase by 745.779 million rupiahs or 13,94% if compared to 2010.

(3) Score

Even though the percentage is still 7,34% below the estimation, the income has increased from the previous year. The result of the evaluation is considered "Good", achieving 80% or 2,40 from the maximum score of 3,00, thus meeting the estimated score of 2,40.

Perhitungan secara rinci terhadap penilaian aspek operasional disajikan pada tabel berikut:

The detailed calculations of the evaluation of the operational aspect are shown in the the following table:

| No | Keterangan / Description | Formula/satuan / Formula/unit | Anggaran / Budget | Perhitungan / Calculation | Hasil / Result |
|----|--|---|-------------------|--|----------------|
| 1 | Tingkat Keselamatan / Safety Level | $\frac{\text{Km-KA}}{\text{PLH}}$ | 723.434 | $\frac{49.022.586}{54} =$ 907.826 | 125,49% |
| 2 | Tingkat Pelayanan / Service Level | | | | |
| a. | Kelambatan KA Penumpang datang / <i>Delay in Passenger Train Arrival</i> | menit / minutes | 28 | = 39 | 137,66% |
| b. | Kelambatan KA Barang Datang / <i>Delay in Goods Train Arrival</i> | menit / minutes | 65 | = 85 | 130,77% |
| c. | Keluhan Penumpang / <i>Complaints</i> | $\frac{\text{Volume Pnp (org)}/\text{Vol. Psgr (prsn)}}{\text{keluhan} / \text{Complaints}}$ | 2.062.149 | $\frac{191.686.591}{83} =$ 2.309.477 | 111,99% |
| 3 | Efektivitas Pemeliharaan / <i>Maintenance Effectivity</i> | | | | |
| a. | Pemel. Sarana / <i>Facility Maintenance</i> | $\frac{\text{Juta Km Lok}/\text{Million Km Loc}}{\text{Frek Lok Mogok} / \text{Freq Strk Loc}}$ | 56.990 | $\frac{64.559.279}{862} =$ 74.895 | 131,42% |
| b. | Pemel. Pasarana / <i>Infrastructure Maintenance</i> | $\frac{\text{Km Rel Kondisi} / \text{Km Fn Railways}}{\text{Total Panjang Rel} / \text{Oprtln Railway Length}}$ | 67% | $\frac{3.180}{4.836} =$ 66% | 97,67% |
| 4 | Produktivitas SDM / <i>Human Resource Productivity</i> | | | | |
| a. | Prodkt SDM dari Sat Angkutan / <i>HSP from Transport Unit</i> | $\frac{(\text{Km-Pnp}+\text{Km-Ton}) / (\text{Km-Psgr}+\text{Km-Ton})}{\text{Jml. SDM} / \text{Human Rsrce}}$ | 983 | $\frac{24.897.509}{27.893} =$ 893 | 90,77% |
| b. | Prodkt SDM dari Pendapatan / <i>HSP from Revenue</i> | $\frac{\text{Jml. Pndpt (juta)} / \text{Revenue (million)}}{\text{Jml. SDM} / \text{Human Rsrce}}$ | 242.398 | $\frac{6.271.965.729}{27.893} =$ 224.858 | 92,76% |



Aspek Administrasi

Hasil penilaian aspek administrasi tahun 2011 yang meliputi unsur-unsur kegiatan yang paling dominan dalam rangka menunjang keberhasilan perusahaan sesuai dengan visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut:

Administrative Aspect

The result of the evaluation of the administrative aspect in 2011, which consists of the most dominant activities in the effort to support the operational success in accordance with the visions and missions of the company, is as follows:

| No | Indikator Penilaian / Evaluation Indicators | Standar / Standard | Hasil / Result | Bobot / Quality | Skor / Score | |
|----|---|--------------------|----------------|-----------------|--------------|-------------------------|
| | | | | | Program | Realisasi / Realization |
| 1 | Laporan Perhitungan Tahunan / <i>Annual Calculation Report</i> | Mei | tepat | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| 2 | Rancangan RKAP / <i>Corporate Work Plan and Budget Drafts</i> | Bln | tepat | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| 3 | Laporan Periodik / <i>Periodical Report</i> | < 30 hari | tepat | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| 4 | Kinerja PKBL / <i>Partnership and Environmental Development Program Performance</i> | | | | | |
| a. | Efektivitas Penyaluran Dana : / <i>Fund Distribution Effectivity :</i> | | | | | |
| | $\frac{\text{juml disalurkan} / \text{distributed fund}}{\text{juml tersedia} / \text{available fund}} \times 100\%$ | | > 90 | 87,23% | 3,00 | 3,00 |
| b. | Kolektibilitas Pengembalian Pinjaman: / <i>Collectability of Loan Repayment :</i> | | | | | |
| | $\frac{\text{rata2 tertimbang} / \text{weighted average}}{\text{juml disalurkan} / \text{distributed fund}} \times 100\%$ | | > 70 | 74,97% | 3,00 | 3,00 |
| | Total Bobot / Total Quality | | | | 15,00 | 15,00 |
| | | | | | | 14,00 |

1. Laporan Perhitungan Tahunan

Laporan Perhitungan Tahunan termasuk laporan audit untuk tahun 2011 diterbitkan tanggal 31 Maret 2012 dengan demikian mendapatkan skor 3,00 dari skor 3,00 yang dianggarkan.

2. Rancangan RKAP

Penyampaian RKAP tahun 2011 tepat waktu sesuai dengan surat yang ditujukan kepada Menteri Negara BUMN tertanggal 29 Oktober 2010, sehingga dengan demikian mendapatkan skor 3,00 dari skor 3,00 yang dianggarkan.

3. Laporan Periodik

Penyampaian Laporan periodik tahun 2011 sesuai dengan bukti tanda terima untuk laporan triwulanan I, II, III dan IV tahun 2011 telah tepat waktu, sehingga mendapatkan skor 3,00 (tiga) dari skor 3,00 (tiga) yang ditargetkan.

1. Annual Calculation Report

Annual Calculation Report includes the audit report for 2011, published on March 31, 2012. Thus, the score earned is 3.00 from the budgeted score of 3.00.

2. Corporate Work Plan and Budget Drafts

The submission of Corporate Work Plan and Budget of 2011 has been done timely in accordance with the letter addressed to Minister of State-owned Enterprises, dated October 29, 2010, thus earning the score of 3.00 (three) from the targetted score of 3.00.

3. Periodical Reports

The submission of periodical reports for 2011, in accordance with the receipt of quarterly reports of I, II, III, and IV, has been done timely, thus the score earned is 3.00 (three) from the targetted score of 3.00 (three).

Realisasi Pokok-Pokok Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2011 (Tabel)

A. Armada

| URAIAN / DESCRIPTION | 2011 | |
|---------------------------------|-------------------|-------------------------|
| | ANGGARAN / BUDGET | REALISASI / REALIZATION |
| Sarana (SO) | | |
| - Lokomotif / <i>Locomotive</i> | 331 | 343 |
| - KRD / <i>DMU</i> | 100 | 100 |
| - KRL / <i>EMU</i> | 372 | 432 |
| - Kereta / <i>Train</i> | 1.346 | 1.363 |
| - Gerbong / <i>Wagon</i> | 3.493 | 3.794 |

B. Kinerja Operasional / Operational Performance

| URAIAN / DESCRIPTION | SATUAN / UNIT | 2011 |
|---|-----------------------|-------|
| Rata-rata Kelambatan : / Average Delay: | | |
| a. KA Penumpang / <i>Passenger Trains</i> | | |
| - berangkat / <i>departures</i> | menit / minutes | 5,00 |
| - datang / <i>arrivals</i> | menit / minutes | 39,00 |
| b. KA Barang / <i>Goods Trains</i> | | |
| - berangkat / <i>departures</i> | menit / minutes | 88,00 |
| - datang / <i>arrivals</i> | menit / minutes | 85,00 |
| Rata-rata ketepatan : / Average Timeliness: | | |
| a. KA Penumpang / <i>Passenger Trains</i> | | |
| - berangkat / <i>departures</i> | persen / percent | 82,00 |
| - datang / <i>arrivals</i> | persen / percent | 25,00 |
| b. KA Barang / <i>Goods Trains</i> | | |
| - berangkat / <i>departures</i> | persen / percent | 26,00 |
| - datang / <i>arrivals</i> | persen / percent | 28,00 |
| PLH (Peristiwa Luar Biasa Hebat) / <i>Acting Events</i> | frekuensi / frequency | 54 |



C. Neraca Konsolidasi (dalam rupiah penuh) / Consolidated Balance Sheet (in Rupiah)

| URAIAN / DESCRIPTION | Per 31 Desember 2011 / Per December 31, 2011 |
|---|---|
| ASET / ASSETS | |
| Aset Lancar / Current Assets | 1.824.495.432.808 |
| Aset tidak lancar / Non-current Assets | 3.511.511.914.160 |
| ASET LAIN - LAIN / OTHER ASSETS | 730.402.478.934 |
| TOTAL ASET / TOTAL ASSETS | 6.066.409.825.902 |
| LIABILITAS DAN EKUITAS / LIABILITY AND EQUITY | |
| Liabilitas / Liability | 2.118.214.531.601 |
| Ekuitas / Equity | 3.948.195.294.301 |
| TOTAL KEWAJIBAN DAN EKUITAS / TOTAL LIABILITIES AND EQUITIES | 6.066.409.825.902 |

D. Laporan Laba Rugi Konsolidasi (dalam rupiah penuh) / Consolidated Statements of Income (in Rupiah)

| URAIAN / DESCRIPTION | Per 31 Desember 2011 / Per December 31, 2011 |
|--|---|
| Pendapatan Operasional / Operational Revenue | 1.418.249.099.153 |
| Beban Usaha / Business Expense | 1.277.860.266.291 |
| Laba Usaha / Business Profit | 140.388.832.862 |
| Pendapatan (Beban) lain / Other Revenues | 157.668.092.736 |
| Laba sebelum pajak penghasilan / Profit (before income tax) | 298.056.925.598 |
| Manfaat (beban) pajak penghasilan / Income tax benefit (expense) | (96.812.444.213) |
| Laba Rugi sebelum Kepentingan Non Pengendali <i>Profit Loss before Non Controlling Interest</i> | 201.244.481.385 |
| Kepentingan Non Pengendali / Non Controlling Interest | (663.612.424) |
| Laba bersih / Net profit | 201.908.093.809 |

E. Investasi / Investment

| URAIAN / DESCRIPTION | Per 31 Desember 2011 / Per December 31, 2011 |
|--|---|
| Sarana / Facility | 951.439 |
| Prasarana / Infrastructure | 96.078 |
| Fasilitas / Other facilities | 11.771 |
| Anak Perusahaan / Subsidiaries | 66.512 |
| Total investasi / Total investments | 1.125.801 |

Struktur Tata Kelola Perusahaan

Sesuai dengan Anggaran Dasar Perusahaan, Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) adalah organ Perusahaan yang memfasilitasi Pemegang Saham dalam membuat keputusan-keputusan penting atas investasi mereka pada Perusahaan. Keputusan yang diambil RUPS harus diambil berdasarkan kepentingan jangka panjang Perusahaan.

Rapat Umum Pemegang Saham

Selama tahun 2011, PT. KAI telah melaksanakan:

- 1) Rapat Umum Pemegang Saham tentang Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan Tahun 2011 pada tanggal 17 Januari 2011 dengan keputusan sebagai berikut:
 - a. Persetujuan Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) Tahun 2011.
 - b. Persetujuan Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (RKA-PKBL) Tahun 2011.
 - c. Penandatanganan Kontrak Manajemen (*Key Performance Indicators*) Tahun 2011.
 - d. Persetujuan penarikan pinjaman eksternal jangka panjang untuk investasi sarana, prasarana baru dan *maintenance operation* lokomotif secara bertahap.
 - e. Persetujuan prinsip perubahan logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
 - f. Persetujuan prinsip penjualan aset non produktif untuk menutupi *backlog* alat produksi.
 - g. Persetujuan prinsip perubahan pasal 3 Anggaran Dasar, yaitu menjadikan bisnis properti menjadi bisnis inti.
 - h. Persetujuan prinsip mengembangkan angkutan batubara tambahan ke lintas Srengsem sampai dengan 20 juta ton sebagai tindak lanjut MOU PT. KAI dan PT. PLN Batubara.
 - i. Persetujuan prinsip melakukan studi peningkatan kapasitas angkutan komuter Jabodetabek sampai dengan 3 juta penumpang per hari.
- 2) RKAP tahun 2011 telah ditetapkan dalam RUPS merupakan pedoman bagi Direksi dan Komisaris dalam menjalankan pengurusan dan pengawasan perusahaan selama tahun 2011.
- 3) Dalam rangka melengkapi dokumen laporan Kementerian BUMN, Direksi diminta agar secara tepat waktu melaksanakan :
 - a. Pengisian dan pemutakhiran data berdasarkan periode pelaporannya pada Sub Portal BUMN dan Portal Kementerian BUMN, yaitu:
 - Portal Publik (www.bumn.go.id)
 - Portal Executive Information System/EIS (<http://eis.bumn.go.id/internal>)
 - Portal SDM (<http://sdm.bumn.go.id/internal>)
 - Portal PKBL (<http://pkbl.bumn.go.id/internal>)
 - Portal Aset (<http://aset.bumn.go.id/internal>).
 - b. Penyampaian *Copy* RJP, RKAP, Laporan Tahunan, Laporan Lengkap Hasil Pemeriksaan Auditor Eksternal (Laporan Audited) dan laporan Triwulan ke Asdep Riset dan Informasi, serta *upload softcopy* (file pdf) di Portal EIS.
- 4) Anggaran pendapatan perusahaan merupakan target minimal yang harus dapat dicapai oleh perusahaan, sedangkan anggaran biaya merupakan jumlah maksimal dan harus dapat ditekan seminimal mungkin dengan melakukan *cost reduction program*.
- 5) Direksi diminta untuk menyiapkan penyesuaian standar akuntansi keuangan yang digunakan perusahaan untuk disesuaikan dengan *International Financial Reporting Standards* (IFRS).

Corporate Governance Structure

In accordance with the Articles of Association, General Meeting of Shareholders is the organ of the company that facilitates shareholders in making important decisions regarding their investments in the company. The decisions taken in General Meeting of Shareholders shall be taken on the basis of the long-term interests of the company.

General Meeting of Shareholders

Along 2011, PT. KAI has carried out:

- 1) *General Meeting of Shareholders on the Ratification of Corporate Work Plan and Budget of 2011 on January 17, 2011 has yielded the following decisions:*
 - a. *Approval of the Ratification of Corporate Work Plan and Budget of 2011*
 - b. *Approval of the Ratification of Corporate Work Plan and Budget and the Partnership and Community Development Program of 2011*
 - c. *Signing of Contract Management (Key Performance Indicators) of 2011*
 - d. *Approval of the withdrawal of long-term external loans for investments in new facilities, infrastructures and locomotive maintenance operations in stages.*
 - e. *Approval of the change of the logo of PT. Kereta Api Indonesia (Persero)*
 - f. *Approval of the principle of selling non-productive assets to cover the backlog of production equipment*
 - g. *Approval of the amendment to Article 3 of the Articles of Association, namely turning a real estate business into a core business*
 - h. *Approval of the development of additional coal transports to Srengsem up to 20 million tons of coals as the follow-up of the MOU between PT. KAI and PT. PLN Batubara*
 - I. *Approval of the implementation of the study of Jabodetabek commuter transport capacity up to 3 million passengers per day*
- 2) *Corporate Work Plan and Budget of 2011 stipulated in the General Meeting of Shareholders becomes the compass for Directors and Commissioners in running and supervising the company in 2011.*
- 3) *In order to complete the report documents of the Ministry of SOEs, the Directors are required to timely carry out the followings:*
 - a. *Filling and updating the data on the basis of the reporting period on State-owned Enterprises Sub Portals and Ministry of SOE Portal, namely:*
 - Public Portal (www.bumn.go.id)*
 - Executive Information System/EIS Portal (<http://eis.bumn.go.id/internal>)*
 - Human Resource Portal (<http://sdm.bumn.go.id/internal>)*
 - Partnership and Environmental Development Program Portal (<http://pkbl.bumn.go.id/internal>)*
 - Assets Portal (<http://asset.bumn.go.id/internal>)*
 - b. *Submitting the copy of Long-Term Plan, Corporate Work Plan and Budget, Annual Report, External Auditor Evaluation Report, and Quarterly Reports to Asisstant for Research and Information Department as well as uploading the softcopy version (pdf files) on EIS Portal*
- 4) *The revenue budget of the company is the minimal target to be achieved by the company, while the allocated budget is the maximum amount and should be suppressed as much as possible by carrying out a cost-reduction program.*
- 5) *Directors are required to prepare financial accounting standard customizations which is used by the company to be customized with International Financial Reporting Standards (IFRS).*

- 6) Target-target yang ditetapkan dalam RUPS RKAP 2011 yang tercermin dalam *Key Performance Indicators (KPI)*, sebagai Kontrak Manajemen antara Direksi dan Komisaris dengan Pemegang Saham dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Risalah Rapat ini. Selanjutnya untuk mengukur kinerja masing-masing unit kerja agar disusun juga KPI pada level selanjutnya.
- 7) Dalam rangka mendorong pengelolaan BUMN secara profesional, transparan dan efisien, RUPS meminta agar Direksi dan Komisaris secara konsisten mengimplementasikan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) secara optimal.
- 8) Dalam menjalankan perusahaan, terdapat 7 hal yang harus diperhatikan direksi, yaitu menyangkut:
 - a. Direksi agar melakukan pemetaan seluruh asetnya berdasarkan kategori aset produktif/aset non produktif dan aset *clean & clear*/aset bermasalah. Terhadap aset tersebut agar didayagunakan secara optimal untuk meningkatkan nilai perusahaan serta mengupayakan penyelesaian aset bermasalah.
 - b. Kinerja perusahaan agar lebih ditingkatkan karena masih adanya potensi besar yang dapat dikembangkan dalam bisnis perkereta-apian.
 - c. Direksi agar mengupayakan penyelesaian masalah pencairan dana PSO yaitu realisasi pencairan yang tidak sesuai dengan kontrak dan keterlambatan pencairan dana.
 - d. Penyesuaian tarif Kereta Api, untuk proses dan formulasinya agar secara informal dibicarakan terlebih dahulu dengan Kementerian BUMN dan Kementerian Perhubungan.
 - e. Kualitas pelayanan, kenyamanan dan keamanan serta keselamatan (*safety*) kepada para pengguna jasa agar terus ditingkatkan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan selaku regulator di bidang perhubungan.
 - f. Free riders (penumpang tanpa tiket) pada KRL maupun KRD diupayakan agar diterbitkan dengan cara-cara yang terbaik dari manajemen.
 - g. Soliditas manajemen agar terus ditingkatkan, baik dalam internal manajemen PT. KAI (Persero) maupun antara Dewan Komisaris dengan Direksi.
- 9) Direksi diminta untuk memonitor target-target kinerja anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah ditetapkan dalam RKAP sehingga dapat memberikan kontribusi yang maksimal bagi perusahaan.
- 10) Terhadap program investasi jangka panjang untuk pengadaan sarana dan prasarana, Direksi diminta untuk menerapkan prinsip kehati-hatian, dan pelaksanaan pinjaman didasarkan atas kajian yang komprehensif agar pinjaman yang diambil dapat memberikan *leverage* yang maksimal bagi perusahaan dan bukan menjadi beban di masa yang akan datang.
- 11) Terkait dengan rencana manajemen untuk melakukan pengembangan kereta api (KA) di Bali, Direksi agar mengajukan secara tertulis ijin melakukan studi pengembangan KA di Bali kepada Menteri Negara BUMN dengan disertai rekomendasi tertulis dari Dewan Komisaris.
- 12) Dewan Komisaris diminta untuk dapat mengawasi jalannya program investasi jangka panjang tersebut, sehingga dapat dilaksanakan sesuai tujuan dan ketentuan yang berlaku.
- 13) Penugasan kewajiban pelayanan publik agar dilaksanakan sesuai dengan kontrak kerja yang dibuat bersama dengan Kementerian Teknis, dan pelaksanaannya agar memperhatikan ketentuan yang berlaku.
- 14) Penugasan kewajiban pelayanan publik agar dilaksanakan sesuai dengan kontrak kerja yang dibuat bersama dengan Kementerian Teknis, dan pelaksanaannya agar memperhatikan ketentuan yang berlaku.
- 6) The targets set out in the GM of Corporate Work Plane and Budget of 2011, which are reflected in Key Performance Indicators (KPI), as the Management Contract between Directors, Commissioners and Shareholders are inseparable from the Treatises of the meeting. Next is to measure the performance of each work unit in order to compile other KPIs in the next level.
- 7) In order to encourage the management of SOEs professionally, transparently, and efficiently, the General Meeting required Directors and Commissioners to consistently implement the principles of Good Corporate Governance (GCG) in a very optimized way.
- 8) In running the company, there are 7 matters that should be regarded by Directors, namely:
 - a. Directors to map all their assets based on the category of productive and non-productive, as well as that of clean & clear and problematic. Directors should utilize these assets in optimized ways to improve the values of the company as well as to make effort to solve problematic assets.
 - b. The company performance to be improved much better since there are still large potential matters to be developed in the business of railroad system.
 - c. Directors to make efforts to solve the problems of PSO fund disbursement, which is the realization of fund disbursement which is not suitable with the contract and the delay in fund disbursement.
 - d. Adjustments of tariffs, for the process and formulation to be informally discussed in advance with Ministry of SOEs and Ministry of Transportation.
 - e. The quality of service, convenience, security, and safety towards the consumers to be improved in accordance with the provisions stipulated by the Ministry of Transportation as the regulator in the field of transportation.
 - f. Free riders on DMU and EMU to be disciplined using the best and proper ways by the management.
 - g. Management solidarity to be improved continuously, both in the management of PT. KAI (Persero) and between Board of Commissioners and Board of Directors.
- 9) Directors are asked to monitor the targets of the performance of the subsidiaries of PT. Kereta Api Indonesia (Persero), which have been stipulated in the Corporate Work Plan and Budget to provide contributions to the company.
- 10) To a long-term investment program for procurement of facilities and infrastructures, Directors are required to apply the principle of prudence, and the execution of loan is based on a comprehensive review in order for the loan to provide maximum leverage for the company and not become a burden in the future.
- 11) Related to the management plans for the development of Railroad in Bali, the Board of Directors are to propose, in writing, a permission to conduct railway development studies in Bali to the State Ministry of the SOEs with a written recommendation from the Board of Commissioners.
- 12) Board of Commissioners to be able to supervise the execution of the long-term investment program, therefore it could be executed in accordance with the objectives and provisions in force..
- 13) Assignments of Public Service Obligations to be carried out in accordance with the contract established with Ministry of Technical , and its implementation to comply with the provisions in force.
- 14) Assignments of Public Service Obligations to be carried out in accordance with the contract established with Ministry of Technical , and its implementation to comply with the provisions in force.

Dewan Komisaris dan Direksi

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya serta dalam rangka memenuhi kepentingan *stakeholder* yang relevan (pemegang saham, karyawan, pelanggan, masyarakat, regulator dan *supplier*), maka Dewan Komisaris dan Direksi akan selalu bertindak dan bersikap sesuai dengan prinsip-prinsip GCG yaitu: transparan, akuntabel, bertanggungjawab, independen, dan wajar, serta sesuai standar etika yang berlaku di dalam Perusahaan. Selain itu, Komisaris dan Direksi juga akan mematuhi segala peraturan perundang-undangan, anggaran dasar Perusahaan dan peraturan Perusahaan serta menjunjung tinggi kepedulian terhadap lingkungan.

Dewan Komisaris dan Direksi akan menegakkan dan memberikan teladan atas pelaksanaan prinsip, etika, nilai dan peraturan tersebut kepada seluruh pihak di dalam Perusahaan dan kepada pihak di luar Perusahaan dan dalam melaksanakan tugasnya menempatkan kepentingan yang terbaik untuk Perusahaan.

Di samping itu Dewan Komisaris dan Direksi memiliki tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus memiliki kesamaan persepsi terhadap visi, misi dan nilai-nilai (*values*) Perusahaan. Hal ini sesuai dengan pedoman GCG yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) pada tahun 2006.

Tanggung jawab bersama Dewan Komisaris dan Direksi dalam menjaga kelangsungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang tercermin pada terlaksananya pengendalian internal dan manajemen risiko dengan baik, tercapainya imbal hasil (*return*) yang optimal bagi pemegang saham, terlindunginya kepentingan pemangku kepentingan (*stakeholder*) secara wajar dan terlaksananya sukses kepemimpinan yang wajar demi kesinambungan manajemen di semua lini organisasi.

Tugas dan Wewenang Dewan Komisaris

- Melakukan Pengawasan terhadap kebijaksanaan pengurusan Perseroan yang dilakukan Direksi serta memberi nasehat kepada Direksi termasuk mengenai rencana pengembangan Perseroan, rencana kerja dan anggaran tahunan Perseroan, pelaksanaan ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Melakukan tugas, wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam Anggaran Dasar Perseroan dan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.
- Untuk melaksanakan kepentingan Perseroan dengan memperhatikan para Pemegang Saham dan bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham
- Meneliti dan menelaah laporan tahunan yang disiapkan Direksi serta menandatangani laporan tersebut.

Kewajiban Komisaris:

- Memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai rencana jangka panjang Perseroan, rencana kerja dan anggaran tahunan Perseroan serta perubahan dan tambahannya, laporan berkala dan laporan-laporan lainnya dari Direksi.
- Mengawasi pelaksanaan rencana kerja dan anggaran Perseroan serta menyampaikan hasil penilaian serta pendapatnya kepada Rapat Umum Pemegang Saham.
- Mengikuti perkembangan kegiatan Perseroan, serta memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum

Board of Commissioners and Directors

In performing the duties and authority as well as in order to meet the relevant interests of stakeholders (shareholders, employees, customers, people, regulators, and suppliers), the Board of Commissioners and Directors will always act and behave in accordance with the principles of GCG, namely: transparently, accountably, responsibly, independently, and properly, as well as in accordance with the standards of ethics applicable within the company. In addition, the Commissioners and the Directors will also comply with all legislations, regulations and corporate budget as well as uphold the concern for the environment.

The Board of Commissioners and the Board of Directors shall establish and provide role models for the implementation of the principles, ethics, values and the regulations to all parties within the company and to parties outside of the company and in doing their job to put the best interests of the company.

In addition, the Board of Commissioners and Directors have the responsibility to maintain the continuity of the company's business in the long term. Therefore, the Board of Commissioners and Directors must have a common perception of the vision, mission and values of the company. This is in accordance with the guidelines on CGC issued by the National Committee for Governance Policies (KNKG) in 2006.

The shared responsibility of the Board of Commissioners and Directors in maintaining the continuity of the company's business in the long term is reflected in the implementation of internal control and risk management, the achievement of optimal returns for shareholders, the protection of the interests of the stakeholders, and the implementation of a succession of natural and reasonable leadership management for the sake of the continuity of management on all lines of the organization.

Duties and Authorities of the Board of Commissioners

- To conduct surveillance on the wisdom of the company's management carried out by the Board of Directors including giving advises to Directors regarding the company's development plans, the work plan and the annual budget, the implementation of the provisions of the Articles of Association, and the decision of the general meeting of shareholders, and the legislation in force.
- To carry out their duties, authorities, and responsibilities in accordance with the provisions in the Articles of Association and the decisions of the General Meeting of Shareholders.
- To carry out the company's interests with attention to shareholders and to be accountable to the general meeting of shareholders
- To examine and review annual reports prepared by the Board of Directors as well as to ratify those reports.

Obligations of the Commissioners:

- To provide opinions and suggestions to the General Meeting of Shareholders regarding the long-term plans of the company, the annual work plan and budget of the company as well as the amendments, the periodical reports, and other reports from the Directors.
- To supervise the implementation of the work plan and budget of the company as well as to inform the evaluation result and the opinions to the General Meeting.
- To follow any developments in the activities of the company, and to provide opinions and suggestions to the General Meeting of Shareholders regarding every problems deemed

Pemegang Saham mengenai setiap masalah yang dianggap penting bagi kepengurusan Perseroan, dalam hal Perseroan menunjukkan gejala kemunduran, segera melaporkan kepada Rapat Umum Pemegang Saham dengan disertai saran mengenai langkah perbaikan yang harus ditempuh.

- d. Memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai setiap persoalan lainnya yang dianggap penting bagi pengurusan Perseroan.
- e. Memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan.
- f. Melakukan tugas-tugas pengawasan lainnya yang ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham.
- g. Memberikan tanggapan atas laporan berkala dari Direksi mengenai perkembangan Perseroan kepada Rapat Umum Pemegang Saham tepat pada waktunya.

important for the management of the company, in case the company shows signs of setbacks, to immediately report to the General Meeting with suggestions concerning improvements to be done.

- d. To provide opinions and suggestions to the General Meeting of Shareholders concerning every other problems deemed important for the management of the company.
- e. To give advices to the Directors in running the management of the company.
- f. To carry out other supervisory activities determined by the General Meeting.
- g. To respond to periodical reports compiled by the Directors concerning the development of the company to the General Meeting timely.

Masa Jabatan Dewan Komisaris / Terms of Office of The Board of Commissioners

| NO | NAMA / NAME | JABATAN / POSITION | LAMA JABATAN / TERMS OF OFFICE | SURAT/DOKUMEN / LETTERS/DOCUMENTS |
|----|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| 1 | Iman Haryatna | Komisaris Utama / Chief Commissioner | 11 bulan / mnth | Kep-126/MBU/2011, 8 Juni / June 2011 |
| 2 | Yahya Ombara | Komisaris / Commissioner | 4 tahun / yr 9 bulan / mnth | Kep-193/MBU/2007, 31 Agustus / August 2007 |
| 3 | Abi Kusno | Komisaris / Commissioner | 2 tahun / yr | Kep-84/MBU/2010, 18 Mei / May 2010 |
| 4 | Ashwin Sasongko | Komisaris / Commissioner | 1 tahun / yr 4 bulan / mnth | Kep-13/MBU/2011, 25 Januari / January 2011 |
| 5 | Martinus Suwasono | Komisaris / Commissioner | 3 tahun / yr 9 bulan / mnth | Kep-148/MBU/2008, 4 Agustus / August 2008 |
| 6 | Herry Bakti | Komisaris / Commissioner | 1 tahun / yr 4 bulan / mnth | Kep-13/MBU/2011, 25 Januari // January 2011 |

Prosedur penetapan remunerasi dibuat berdasarkan Keputusan Pemegang Saham Perseroan (Persero) PT. Kereta Api Indonesia diluar Rapat Umum Pemegang Saham Nomor KEP-223/MBU/2011 ditetapkan bahwa penghasilan Komisaris PT. Kereta Api Indonesia adalah sebagai berikut :

Honorarium Komisaris Utama dan Anggota Komisaris per bulan ditetapkan proporsional sebesar 40% dan 36% dari Gaji Direktur Utama.

Komisaris Utama : Rp 30.800.000,-
Anggota Komisaris : Rp 27.720.000,-

Struktur remunerasi yang menunjukkan komponen remunerasi dan jumlah nominal per komponen selama tahun 2011 untuk setiap anggota Dewan Komisaris :

Procedure for determination of the remuneration is based on the decisions of the Shareholders of the company PT. Kereta Api Indonesia (Persero) outside the General Meeting of Shareholders No. KEP-223/MBU/2011, it has been determined that the remuneration of the Commissioners of PT. Kereta Api Indonesia is as follows:

*Remunerations for the Chief Commissioners and members of the Board of the Commissioners per month are set proportionally by 40% and 36% of the remuneration of the President Director.
Chief Commisioner : Rp 30,800,000.-
Commisioners : Rp 27,720,000.-*

The structure of remunerations which shows the components of remunerations and nominals per component in 2011 for every member of the Board of the Commisioners :

**STRUKTUR REMUNERASI KOMISARIS TAHUN 2011(JENIS DAN JUMLAH IMBALAN) /
STRUCTURE OF REMUNERATION OF COMMISIONERS IN 2011**

| NO | NAMA IMBALAN / TUNJANGAN / ALLOWANCE | KOMISARIS UTAMA / CHIEF COMMISIONER | ANGGOTA KOMISARIS / MEMBERS |
|----|---|-------------------------------------|-----------------------------|
| 1 | Gaji / Tahun / Remuneration / Year | 369.600.000 | 332.640.000 |
| 2 | Tunjangan Pakaian / Clothing Allowance | 10.000.000 | 10.000.000 |
| 3 | Tunjangan Komunikasi / Communication Allowance | 18.480.000 | 16.632.000 |
| 4 | Tunjangan Hari Raya Keagamaan / Religious Holiday Allowance | 369.600.000 | 332.640.000 |
| 5 | Tunjangan Transport / Tahun / Transport Allowance / Year | 73.920.000 | 66.528.000 |
| 6 | Asuransi / Tahun / Insurance / Year | 92.400.000 | 83.160.000 |
| 7 | Tantiem 2010 | 154.959.282 | 139.463.354 |
| | Jumlah | 1.088.959.282 | 981.063.354 |

Direksi

Direksi sebagai organ Perusahaan bertugas dan bertanggung jawab secara kolegial dalam mengelola Perusahaan. Masing-masing anggota Direksi dapat melaksanakan tugas dan mengambil keputusan sesuai dengan pembagian tugas dan wewenangnya. Namun, pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab bersama. Kedudukan masing-masing anggota Direksi termasuk Direktur Utama adalah setara. Tugas Direktur Utama adalah mengkoordinasikan kegiatan Direksi.

Tugas dan Tanggung Jawab Direksi

President Director, bertanggung jawab atas:

1. Koordinasi fungsi-fungsi korporat untuk hal-hal yang terkait dengan penetapan kebijakan dan strategi, pengendalian modal dan alokasi sumber daya, pengendalian resiko, serta hubungan pihak luar;
2. Penetapan arah, kebijakan, strategi dan rencana strategis serta pengendalian pengelolaan bisnis KA yang diselenggarakan melalui Daerah Operasi, Divisi Regional dan anak perusahaan, yang perumusannya dilaksanakan dalam forum *Executive Committee*;
3. Pengendalian dan koordinasi (secara langsung) penyelenggaraan fungsi Legal, Internal Audit, Corporate Secretary dan Risk Management
4. Pengendalian fungsi perencanaan strategis dan mengarahkan upaya pertumbuhan dengan fokus pada bisnis baru, melalui unit *Strategic Investment & Strategic Management*;
5. Tercapainya integrasi dan sinergi kebijakan serta penggunaan sumber daya untuk mencapai sasaran perusahaan;
6. Terlaksananya rencana dan kebijakan yang telah dirumuskan oleh Direksi;
7. Perumusan strategi bisnis yang dilakukan bersama dengan pemangku jabatan kunci (*Executive Committee*), penetapan dan pengendalian implementasinya;
8. Melalui *Vice President Director*, melakukan :
 - a) Pengendalian kualitas dan pengkoordinasian perencanaan serta pelaksanaan kebijakan dan strategi operasional Kantor Pusat;
 - b) Pengendalian fungsi perencanaan strategis dan mengarahkan upaya pertumbuhan dengan fokus pada bisnis baru;
 - c) Pengintegrasian laporan periodik kinerja perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
 - d) Pengangkatan dan pemberhentian pemangku jabatan sesuai dengan kebijakan Manajemen Karir;
 - e) Pengendalian sinergi operasi dan bisnis dengan daerah operasi, Divisi Regional dan Anak Perusahaan.

Tanggung Jawab Direksi sesuai Bidang Kerja:

Vice President Director, bertanggung jawab atas:

1. Pengendalian kualitas dan pengkoordinasian perencanaan serta pelaksanaan kebijakan dan strategi operasional seluruh Direktorat, unit informasi dan dalam rangka mendukung pencapaian kinerja yang telah ditetapkan;
2. Pengendalian fungsi perencanaan strategis dan mengarahkan upaya pertumbuhan dengan fokus pada bisnis baru, melalui fungsi *Strategic Planning & Business Development*;
3. Pengintegrasian laporan periodik kinerja perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
4. Pemangku jabatan sesuai dengan kebijakan Manajemen karir yang ditetapkan melalui *Managing Director of Human Capital*;

Directors

The Board of Directors as the company's organs is in charge of and responsible for managing the company collegially. Each member of the Board of Directors can perform the tasks and make decisions according to their respective duties and authorities. However, the implementation by each member remains a shared responsibility. The position of each member, including the President Director, is equivalent. The main task of President Director is to coordinate the activities of the directors.

Tasks and Responsibilities of Directors

President Director is responsible for:

1. Coordinating corporate functions for matters related to establishing policies and strategies, controlling capital and resource allocation, controlling risks, and external relations;
2. Determining directions, policies, strategies and strategic plans as well as business management control of railway held by Operating Divisions, Regional Divisions and its subsidiaries, whose formulation is implemented in the Executive Committee forum;
3. Controlling and coordinating directly the functions of Legal Internal Audit, Corporate Secretary, and Risk Management;
4. Controlling the function of strategic planning and directing growth efforts with the focus on the new business, through the unit of Strategic Investment & Strategic Management;
5. Achieving of the integration and synergy of policies and the use of resources to achieve the targets of the company;
6. Implementing plans and policies which have been formulated by the Directors;
7. Formulating business strategies done in conjunction with key stakeholders (*Executive Committee*), the determination and control of the implementation;
8. Through Vice President Director, perform :
 - a) Control of quality and coordination of planning as well as implementation of policies and operational strategies of the Headquarter;
 - b) Control of the function of strategic planning and directing growth efforts with the focus on the new business;
 - c) Integrity of periodical reports on the company's performance in accordance with the provisions in force;
 - d) Appointment and dismissal of the officials in accordance with the Career Management policy;
 - e) Control of the synergy of operation and business with regional operations, the Regional Divisions and subsidiaries.

The responsibilities of Directors according to their field of work are as follows:

Vice President Director is responsible for:

1. Controlling the quality and coordinating the planning and implementing policies and operational strategies of all directorate, units of information and in order to achieve performance which has been settled;
2. Controlling the function of strategic planning and directing growth efforts with the focus on new business, through the function of Strategic Planning, & Business Development;
3. Integrating periodical reports on the company's performance in accordance with the provisions in force;
4. Stakeholders in accordance with the Career Management policy which is predefined through the Managing Director of Human Capital;

5. Pengendalian sinergi operasi dan bisnis dengan Daerah Operasi, Divisi Regional dan Anak Perusahaan.

Managing Director of Finance pada Direktorat Keuangan, bertanggung jawab atas:

1. Perencanaan, Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan RKA kantor pusat, Daerah Operasi, Divisi Regional, UPT dan Penyusunan RKA Perusahaan; Pengevaluasian otorisasi dan pelaksanaan anggaran kantor pusat; serta pengendalian anggaran Perusahaan;
2. Penyelenggaraan tata laksana perbendaharaan dan pengelolaan tata usaha Kas Besar Kantor Pusat; Verifikasi dokumen pembayaran dan pengesahan pembayaran di Kantor Pusat; Pengendalian, pendistribusian dan pendayagunaan kas Perusahaan dan pengelolaan L/C; Pengurusan inkrlaring serta administrasi pengadaan barang impor; Penyusunan peraturan keuangan dan pelaksanaan kesekretariatan Direktorat Keuangan serta membina penagihan di Daerah, pembuatan kebijakan dan pelaksanaan penagihan piutang pengusahaan aset (rekening G.215) serta administrasi pendapatan angkutan penumpang dan barang;
3. Penyusunan Laporan Keuangan Kantor Pusat, Laporan Keuangan Perusahaan, penyusunan Laba Rugi Fiskal dan laporan ekstern lainnya, penyusunan sistem akuntansi, peraturan akuntansi, pengkonsolidasian laporan Keuangan Anak Perusahaan serta pelaksanaan pembuatan Laporan Manajemen, Evaluasi, Sosialisasi dan pengurusan PPN dan PPh;
4. Pelaporan akuntansi biaya PSO, Non PSO dan IMO, TAC & Kinerja Operasi serta evaluasi dan pelaporan;
5. Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan keuangan atas pendapatan dan piutang angkutan penumpang, angkutan barang, pendapatan dan piutang pengusahaan aset, buku kas stasiun dan rekening koran Bank, Piutang usaha serta penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pengawasan, pengelolaan administrasi pemeriksaan kas serta pembinaan dan pengawasan kompetensi pemeriksa kas;
6. Pengupayaan sumber pendanaan perusahaan untuk program pengembangan bisnis Perusahaan, penyempurnaan kebijakan - kebijakan di bidang Keuangan, mengkoordinir pengelolaan keuangan secara terpusat serta mengintegrasikan dan mengkonsolidasikan unit organisasi di bawahnya.

Managing Director of Technics pada Direktorat Teknik, bertanggung jawab atas:

1. Penyusunan program anggaran pemeliharaan dan pembangunan jalan rel dan jembatan; program dan evaluasi pemeliharaan jalan rel; program pengelolaan sarana/ peralatan dan fasilitas pemeliharaan jalan rel; program dan evaluasi pemeliharaan jembatan;
2. Penyusunan program anggaran pemeliharaan dan pembangunan instalasi sinyal, telekomunikasi dan kelistrikan / listrik aliran atas; penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan instalasi sinyal; penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan instalasi telekomunikasi; penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan instalasi listrik aliran atas dan listrik umum;
3. Penyusunan program anggaran pemeliharaan LOK, KRD, KRL dan fasilitas, penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan fasilitas LOK, KRD dan KRL, penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan LOK dan KRD di UPT Balai Yasa, program dan evaluasi pemeliharaan LOK dan KRD di UPT Depo serta program dan evaluasi pemeliharaan KRL;

5. Controlling the synergy of operation and business with regional operations, the Regional Divisions and subsidiaries.

Managing Director of Finance in Directorate of Finance is responsible for:

1. Planning, evaluating and reporting on the implementation of the RKA headquarters, area of operation, the Regional Divisions, UPT and compiling the RKA of the company; Evaluating authorization and executing the budget of the Headquarter; as well as controlling the company's budget;
2. Organizing the tender treasures and managing the Treasury of the Headquarter; Verification of payment documents and endorsement of payment at the Headquarter; Controlling, distributing and, empowering the cash of the company and the management of the L/C; Managing inkrlaring and administration of the procurement of imported goods; The preparation of financial regulation and the implementation of the Directorate of Finance as well as nurturing secretarial billing in the Region, making policies and implementing repayment of receivable for concessions of assets (account G.215) as well as the revenue administration of passengers and goods transports
3. Preparation for Financial Reports of the Headquarter, Financial Statements of the Company, drafting Fiscal Loss or Profit and other external reports, preparing for accounting systems, accounting rules, consolidating financial reports Subsidiaries as well as compiling Management Reports, evaluations, Socialization, and managing of VAT and Income Tax;
4. Reporting on accounting of PSO, non-PSO, and IMO costs, TAC & Operational Performance as well as evaluation and reporting;
5. Implementing control and financial supervision over revenues and receivables of passenger transports, freight or goods transports, revenues and receivables for concessions of assets, station cash books, and Bank newspaper account, business receivables as well as preparing for planning and execution of surveillance, management of administration of cash book examination as well as nurturing and supervising the competence of the examiner of cash books;
6. Making efforts on getting sources of funding the company to the company's business development program, refining policies in the field of Finance, coordinating the centralized financial management as well as integrating and consolidating organizational units below;

Managing Director of Technics on the Directorate of Technics is responsible for:

1. Preparing for the program of budget of maintenance and construction of rail roads and bridge; program and evaluation of maintenance of rail roads; program of management of facilities and maintenance of rail roads; program and evaluation of maintenance of bridge;
2. Preparing for the program of budget of maintenance and construction of the signal installation, telecommunication and electrical/electrical flow over; preparing for the program and the evaluation of the maintenance of the signal installation; preparing for the program and the evaluation of the maintenance of the telecommunications installations; preparing for the program and the evaluation of the maintenance of electrical installations and electrical flow over;
3. Preparing for the program of budget of maintenance of LOK, DMU, EMU and facilities, compiling the program and evaluation of the maintenance of LOK, DMU, and EMU facilities, preparing for the program and evaluation of maintenance of LOK and DMU in UPT LOK Balai Yasa, program and evaluation of the maintenance of LOK and DMU in UPT Depo as well as program and evaluation of the maintenance of EMU;

4. Penyusunan program anggaran pemeliharaan kereta, gerbong dan fasilitas kerja, penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan fasilitas kereta dan gerbong, program dan evaluasi pemeliharaan kereta dan gerbong di UPT Balai Yasa, program dan evaluasi anggaran pemeliharaan kereta dan gerbong di UPT Depo;
5. Penyusunan program pemuatan persyaratan teknis dan proses uji prasarana dan sarana, pengelolaan / pelaksanaan kajian rekayasa teknik pengembangan dan penyusunan desain / spesifikasi teknis prasarana dan sarana, serta pelaksanaan koordinasi / kerjasama teknis di bidang yang relevan dengan pihak luar.

Managing Director of Operation pada Direktorat Operasi, bertanggung jawab atas:

1. Perumusan dan penyusunan program / kebijakan operasi lalu lintas perjalanan kereta api meliputi: perencanaan program perjalanan KA dan peraturan perjalannya (Gapeka, Malka, Tem dan Daftar Waktu) serta PPK, perencanaan peraturan pendukung perjalanan KA (PTDL, Crew Roustering) serta perencanaan / pengkonsolidasian regulasi pengoperasian KA; perencanaan Dinasan Lok, kereta, gerbong dan stamformasi KA; serta pelaksanaan perhitungan, pengurusan, evaluasi dan pelaporan TAC.
2. Perumusan dan penyusunan program kebijakan pengendalian operasi kereta api meliputi : pengendalian dan evaluasi perjalanan KA (SIPOKA), pengendalian operasi sarana dan awak KA (Masinis dan Kondektur), pengendalian operasi prasarana dan operator prasarana (PPKA, PPKD, PPKT, PJL, PJW, JRR, JRRS), serta penyelenggaraan Laporan Gerbong (LG), Perintah Pembagian Gerbong (PPG) dan Sarana Telekomunikasi;
3. Perumusan dan penyusunan kebijakan penjaminan mutu meliputi : Standar mutu, pelaksanaan, monitoring, evaluasi audit dan peningkatan mutu berkelanjutan.

Managing Director of Human Capital pada Direktorat Personalia dan Umum, bertanggung jawab atas:

1. Penyusunan dan pelaksanaan strategi dan kebijakan Manajemen SDM secara terintegrasi yang mencakup : analisa beban kerja dan perencanaan SDM ; Pengembangan kompetensi SDM dan pengembangan karir; kesejahteraan pegawai (remunerasi, program pensiun/jaminan hari tua dan program jaminan pelayanan kesehatan pegawai); penyusunan peraturan perusahaan perusahaan di bidang SDM;
2. Penyusunan dan pelaksanaan kebijakan pengembangan organisasi secara terintegrasi yang mencakup: review, perbaikan / rekayasa ulang, analisis / pengklasifikasian, pemetaan dan evaluasi serta pembakuan proses bisnis, struktur organisasi, deskripsi tugas pokok / fungsi, pembagian tanggung jawab dan tata laksana / prosedur, mekanisme / hubungan antar unit kerja; penyusunan peraturan dinas; analisis dan pengukuran / pemeringkatan jabatan; serta manajemen perubahan organisasi dan budaya perusahaan.
3. Pelaksanaan pembinaan dan pengendalian SDM secara terintegrasi yang mencakup: perencanaan dan pelaksanaan program pengadaan / pemuatan pegawai; pengelolaan kinerja SDM; pembinaan hubungan kerja dan penyelesaian masalah / sengketa kepegawaian; penatausahaan pemberhentian / pensiun pegawai, serta pengelolaan sistem informasi SDM;

4. Preparing the budgeting plan for train maintenance, work facilities, program planning and evaluation of train and car maintenance at UPT Balai Yasa and program planning and evaluation of train and car maintenance budget at UPT Depo;
5. Preparing the program of fulfilment of technical requirements and infrastructure testing processes, management/implementation of engineering analysis of the techniques of design development and arrangement/technical specification of infrastructures, as well as implementation of coordination/collaboration with third parties in relevant fields.

Managing Director of Operation at Directorate of Operation is responsible for :

1. Formulating and preparing programs/policies on the traffic operation including: planning of train routes and regulations (Gapeka, Malka, Tem and Time Schedule) as well as PPK, planning of regulations supporting train routes (PTDL, Crew Roustering) as well as planning/consolidating the regulations of train operation, planning of locomotive, train and car assignments and train order formation as well as calculating, managing, evaluating and reporting TAC.
2. Formulating and planning the programs/policies of train operation control including: controlling and evaluating train routes, controlling the operation of vehicles and crew (engineer and conductor), controlling the operation of infrastructures and infrastructure operators (PPKA, PPKD, PPKT, PJL, PJW, JRR, JRRS) and controlling the Laporan Gerbong (LG - Car Report), Perintah Pembagian Gerbong (PPG – Car Division Order) and Telecommunication Devices;
3. Formulating and planning quality assurance policy including: quality standardization, implementation, monitoring, auditing evaluasi and sustainable quality improvement.

Managing Director of Human Capital at Directorate of Human Resources

and General Affairs is responsible for

1. Planning and implementing strategies and policies of integrated human resource management including analysis of work load and human resource planning, human resource competence building, career building, employee well-being (remuneration, pension, and health insurance) and formulation of regulations on human resources
2. Planning and implementing policies of integrated organization development including: review, repair/re-engineering, analysis/classification, mapping and evaluation as well as business process standardization, structure of organization, description of duties and functions, responsibility sharing and procedures, mechanism/relation among work units, regulation of work procedures, analysis and ranking of offices and management of organizational changes and company culture.
3. Implementing the integrated development and control of human resources including: planning and implementation of employee procurement/fulfilment, management of human resource performance, work relation development and formulating solutions to employment problems; institutionalization of employee discharge/pension and management of human resource information system.

4. Pengelolaan pergudangan, meliputi : penyimpanan, distribusi, pengalihan dan penghapusan barang persediaan; pengelolaan sistem informasi persediaan, pelaksanaan *stock opname* dan penyusunan laporan posisi persediaan dan buku pedoman harga satuan; penyusunan katalogisasi barang persediaan, buku spesifikasi teknis barang persediaan dan regulasi persediaan.

Managing Director of Safety and Risk Management pada Direktorat Keselamatan dan Manajemen Risiko, bertanggung jawab atas:

1. Penyusunan kebijakan keselamatan, keamanan, kesehatan dan lingkungan yang meliputi perumusan sistem dan regulasi keselamatan (sistem manajemen keselamatan), spesifikasi keselamatan, keamanan, kesehatan dan lingkungan serta perumusan dan penyusunan standarisasi keselamatan dan pengamanan meliputi : standar mutu keselamatan, pelaksanaan keselamatan dan pengamanan, monitoring atau supervisi, evaluasi atau inspeksi, audit dan peningkatan mutu keselamatan dan pengamanan yang berkelanjutan;
2. Melakukan pemeriksaan dan / atau CO terhadap kecelakaan kereta api kategori PLH dan / atau peristiwa negatif yang berpengaruh terhadap citra perusahaan
3. Dalam pelaksanaannya *Managing Director Safety and Security* dapat menunjuk ketua dan sekretaris serta anggota pemeriksaan/CO untuk melakukan pemeriksaan bersama dengan pejabat Daerah atau kantor pusat.
4. Untuk kecelakaan kereta api kategori PL, pemeriksaan dan / atau CO dilakukan oleh pejabat daerah setempat dan hasilnya segera dilaporkan kepada *Managing Director Safety and Security*.

Managing Director of Commerce pada Direktorat Komersial, bertanggung jawab atas:

1. Perencanaan Strategis pemasaran angkutan penumpang, pengelolaan riset pemasaran pengembangan produk / jasa termasuk pemaketan layanan, pengelolaan basis data pemasaran, membuat peramalan, program penjualan dan evaluasi, pembuatan strategi pentarifan dan penetapannya, spesifikasi & peraturan pelayanan penumpang, pembuatan dan pelaksanaan strategi promosi dan komunikasi pemasaran serta pengelolaan *customer care, customer retention* dan *call center*;
2. Pengelolaan logistik penjualan angkutan penumpang, penjualan jasa, saluran distribusi, keagenan, pelanggan korporat dan paket perjalanan / wisata;
3. Perencanaan strategis pemasaran angkutan barang, pengelolaan riset pemasaran dan pengembangan produk / jasa , basis data pemasaran, pembuatan peramalan dan program penjualan serta evaluasinya, pembuatan strategi pentarifan, spesifikasi dan peraturan pelayanan angkutan barang, pengelolaan penjualan jasa, kerjasama angkutan, pembuatan dan pelaksanaan strategi promosi, komunikasi pemasaran serta pengelolaan *customer care*, dan *customer retention*;
4. Perencanaan strategis pengusahaan aset, pengelolaan pengusahaan aset stasiun dan sarana, pengelolaan pengusahaan aset ROW (*Right of Way*) dan aset di luar stasiun dan ROW (*Right of Way*), evaluasi, pengendalian pengusahaan aset dan kerjasama operasi, membuat rencana, analisis dan administrasi investasi untuk bisnis eksisting serta pengelolaan data dan informasi aset yang diusahakan oleh perusahaan;
5. Pelaksanaan perhitungan, pengurusan, evaluasi, dan pelaporan PSO serta perhitungan biaya operasi KA.

4. *Warehouse management, including: storage, distribution, transfer and elimination, management of stock information system, implementation of stock checking, preparation of stock position report and retail pricelist book, catalogization of stock, preparation of stock technical specification book and stock regulations.*

Managing Director of Safety and Risk Management at Directorate of Safety and Risk Management is responsible for:

1. *Formulating policies of safety, security, health and environment which include formulation of safety system and regulation (safety management system), specification of safety, security, health and environment as well as formulation of safety and security standards including: safety quality standards, implementation of safety and security measures, monitoring or supervision, evaluation or inspection, audit and improvement of sustainable safety and security quality.*
2. *Inspecting and/or conducting CO in the event of PLH category train accidents and/or other negative events that may have impact on the company's image.*
3. *Managing Director Safety and Security may appoint a chief, secretary and members of inspection/CO team to conduct a joint inspection along with the heads of local and central offices.*
4. *For PL category train accidents, inspection/CO is conducted by local officers who report directly to the Managing Director of Safety and Security.*

Managing Director of Commerce at Directorate of Commerce is responsible for

1. *Strategic planning of passenger transport marketing, management of marketing research, product and service development as well as packaging of offered services, management of marketing database, market predictions, sales and evaluation program, planning of fare strategy and its implementation, specification and regulation of passenger services, design and implementation of promotion strategies and marketing communication, and management of customer care, customer retention and call center;*
2. *Logistic management of passenger transport, sales of services, distribution flow, agents, corporate customers and tourism/trip packages.*
3. *Strategic planning of cargo transport, management of marketing research, product and service development as well as packaging of offered services, management of marketing database, market predictions, sales and evaluation program, planning of fare strategy and its implementation, specification and regulation of passenger services, design and implementation of promotion strategies and marketing communication, and management of customer care and customer retention;*
4. *Strategic planning of undertaking of assets Perencanaan strategis pengusahaan aset, management of station and vehicle assets, management of right of way (ROW) assets and assets other than stations and ROW, evaluation, control of asset undertaking and operation collaboration, investment planning, analysis and administration for existing businesses as well as management of data and information on assets owned by the company;*
5. *Calculation, management, evaluation and reporting of PSO and calculation of railway operation cost.*

**Jumlah Rapat dan Tingkat Kehadiran Dewan Komisaris & Direksi /
The Number of Meetings and The Attendance Level of Board of Commissioners and Directors**

| NAMA / NAME | JABATAN / POSITION | JUMLAH RAPAT / MEETINGS | KEHADIRAN / ATTENDANCE | % |
|-------------------------|--|-------------------------|------------------------|------|
| Iman Haryatna | Komisaris Utama / Chief Commissioner | 6 | 6 | 100% |
| Yahya Ombara | Komisaris / Commissioner | 6 | 6 | 100% |
| Abi Kusno | Komisaris / Commissioner | 6 | 5 | 83% |
| Ashwin Sasongko | Komisaris / Commissioner | 6 | 6 | 100% |
| Martinus Suwasono | Komisaris / Commissioner | 6 | 6 | 100% |
| Herry Bakti | Komisaris / Commissioner | 6 | 4 | 63% |
| Ignasius Jonan | Direktur Utama / President Director | 6 | 6 | 100% |
| Darmawan Daud | Wakil Direktur Utama / Vice President Director | 6 | 6 | 100% |
| Kurniadi Atmosasmito | Direktur Keuangan / Managing Director of Finance | 6 | 5 | 83% |
| Judarso Widyono | Direktur Teknik / Managing Director of Technics | 6 | 6 | 100% |
| Bambang Irawan | Direktur Operasi / Managing Director of Operation | 6 | 5 | 83% |
| Joko Margono | Direktur SDM & Umum / Managing Director of Human Resources | 6 | 6 | 100% |
| Rono Pradipto | Direktur Keselamatan & Keamanan / Managing Director of Safety and Security | 6 | 6 | 100% |
| Sulistyo Wimbo Hardjito | Direktur Komersial / Managing Director of Commerce | 6 | 6 | 100% |

**Jumlah Rapat dan Tingkat Kehadiran Direksi /
The Number of Meetings and The Attendance Level of Directors**

| NAMA / NAME | JABATAN / POSITION | JUMLAH RAPAT / MEETINGS | KEHADIRAN / ATTENDANCE | % |
|-------------------------|--|-------------------------|------------------------|-------|
| Ignasius Jonan | Direktur Utama / President Director | 10 | 9 | 90% |
| Darmawan Daud | Wakil Direktur Utama / Vice President Director | 10 | 7 | 70% |
| Kurniadi Atmosasmito | Direktur Keuangan / Managing Director of Finance | 10 | 7 | 70 % |
| Judarso Widyono | Direktur Teknik / Managing Director of Technics | 10 | 7 | 70% |
| Bambang Irawan | Direktur Operasi / Managing Director of Operation | 10 | 10 | 100 % |
| Joko Margono | Direktur SDM & Umum / Managing Director of Human Resources | 10 | 9 | 90% |
| Rono Pradipto | Direktur Keselamatan & Keamanan / Managing Director of Safety and Security | 10 | 8 | 80% |
| Sulistyo Wimbo Hardjito | Direktur Komersial / Managing Director of Commerce | 10 | 7 | 70% |

Keanggotaan Direksi

Pada saat ini Direksi terdiri dari 6 orang Direktur. Setiap Direktur memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis. Perusahaan telah mendefinisikan wewenang dan tanggung jawab Direksi bagi setiap kebijakan yang relevan. Kami memiliki keyakinan bahwa dengan adanya pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang baik dari setiap anggota Direksi dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

Membership

Currently, the Board of Directors consists of 6 Directors. Each Director have special abilities to handle many business interests. The company has defined the authorities and responsibilities of Directors for every relevant policy. We believe that with clear distribution of authorities and responsibilities, there will be a good accountability and commitment in every Director in fulfilling their responsibilities and their tasks.

Masa Tugas Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) / Terms of Office of The Board of Directors at PT Kereta Api Indonesia (Persero)

| NO | NAMA / NAME | JABATAN / POSITION | LAMA JABATAN / TERMS OF OFFICE | SURAT/DOKUMEN / LETTERS/DOCUMENTS |
|----|-------------------------|---|-----------------------------------|---|
| 1 | Ignasius Jonan | Direktur Utama / <i>President Director</i> | 3 tahun / yr 3 bulan / mnth | Kep-33/MBU/2009, 24 Februari / February 2009 |
| 2 | Darmawan Daud | Wakil Direktur Utama / <i>Vice President Director</i> | 4 tahun / yr 5 bulan / mnth | Kep-131/MBU/2007, 6 Juli / July 2007 |
| 3 | Kurniadi Atmosasmito | Direktur Keuangan / <i>Managing Director of Finance</i> | 1 tahun / yr 4 bulan / mnth | Kep-14/MBU/2011, 25 Januari / January 2011 |
| 4 | Judarso Widyono | Direktur Teknik / <i>Managing Director of Technics</i> | 1 tahun / yr 10 bulan / mnth | Kep-137/MBU/2010, 21 Juli / July 2010 |
| 5 | Bambang Irawan | Direktur Operasi / <i>Managing Director of Operation</i> | 2 tahun / yr 9 bulan / mnth | Kep-156/MBU/2009, 28 Juli / July 2009 |
| 6 | Joko Margono | Direktur SDM & Umum / <i>Managing Director of Human Resources</i> | 4 tahun / yr 10 bulan / mnth | Kep-131/MBU/2007, 6 Juli / July 2007 |
| 7 | Rono Pradipto | Direktur Keselamatan & Keamanan / <i>Managing Director of Safety and Security</i> | 1 tahun / yr 3 bulan / mnth | Kep-14/MBU/2011, 25 Januari / January 2011 |
| 8 | Sulistyo Wimbo Hardjito | Direktur Komersial / <i>Managing Director of Commerce</i> | 3 tahun / yr 3 bulan / mnth | Kep-33/MBU/2009, 24 Februari / February 2009 |

Gaji Direktur Utama ditetapkan sebesar Rp 77.000.000,- Per bulan sedangkan Gaji Wakil Direktur Utama, Anggota Direksi lainnya ditetapkan proporsional sebesar 95% dan 90%.

- Direktur Utama : Rp 77.000.000,-
- Wakil Direktur Utama : Rp 73.150.000,-
- Direksi lainnya : Rp 69.300.000,-

Tunjangan dan fasilitas Direksi mengacu pada ketentuan peraturan Menteri Negara BUMN Nomor PER-07/MBU/2010 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara.

The remuneration for the President Director is Rp 77,000,000 per month, while remunerations for Vice President and other members of the Board of Directors have been proportionally settled as 95% and 90%, respectively.

- President Director : Rp 77,000,000,-
- Vice President Director : Rp 73,150,000,-
- Other Directors : Rp 69,300,000,-

Allowances and facilities of the Directors refer to the provisions of the Decree of the Minister of State-owned Enterprises number PER – 07/MBU/2010 concerning the guidelines for the determination of Remunerations for Directors, Board of Commissioners, and the Board of Trustees of State owned enterprises.

**STRUKTUR REMUNERASI DIREKSI TAHUN 2011 (JENIS DAN JUMLAH IMBALAN) /
REMUNERATION STRUCTURE OF THE BOARD OF DIRECTORES OF YEAR 2011**

| NO | NAMA IMBALAN / TUNJANGAN / FEE/ALLOWANCE | DIRUT/ PRES.DIR | WDU / VICE PRES.DIR | DIRKU/ DIR.FIN | DIRTEK/ DIR.TECH | DIROP/ DIR.OPS | DIRPUM / DIR.HR | DIRKES / DIR.SAFE | DIRKOM / DIR.COM | DIRBANGUS / DIR.BD | JUMLAH / TOTAL |
|----|--|--------------------|------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 | Gaji / Salary | 924.000.000 | 877.800.000 | 831.600.000 | 831.600.000 | 831.600.000 | 831.600.000 | 831.600.000 | 831.600.000 | - | 6.791.400.000 |
| 2 | Tunjangan Perumahan / <i>Housing Allowance</i> | 228.000.000 | 228.000.000 | 228.000.000 | 228.000.000 | 228.000.000 | 228.000.000 | 228.000.000 | 228.000.000 | - | 1.824.000.000 |
| 3 | Tunjangan Utilitas / <i>Utility Allowance</i> | 68.400.000 | 68.400.000 | 68.400.000 | 68.400.000 | 68.400.000 | 68.400.000 | 68.400.000 | 68.400.000 | - | 547.200.000 |
| 4 | Tunjangan Pakaian / <i>Clothing Allowance</i> | 10.000.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | 10.000.000 | - | 80.000.000 |
| 5 | Tunjangan Hari Raya Keagamaan / <i>Public Holiday Allowance Keagamaan</i> | 77.000.000 | 73.150.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | - | 565.950.000 |
| 6 | Tunjangan Cuti / <i>Leave Allowance</i> | 77.000.000 | 73.150.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | 69.300.000 | - | 565.950.000 |
| 7 | Tunjangan Transport / <i>Transportation</i> | 99.000.000 | 94.500.000 | 90.000.000 | 90.000.000 | 90.000.000 | 90.000.000 | 90.000.000 | 90.000.000 | - | 733.500.000 |
| 8 | Asuransi / <i>Allowance Insurance</i> | 225.000.000 | 213.750.000 | 202.500.000 | 202.500.000 | 202.500.000 | 202.500.000 | 202.500.000 | 202.500.000 | - | 1.653.750.000 |
| 9 | Tantiem 2010 | 387.398.204 | 306.690.246 | 406.768.115 | 203.384.057 | 348.658.384 | 348.658.384 | 0* | 348.658.384 | 261.493.788 | 2.611.709.562 |
| | Jumlah / Total | 2.095.798.204 | 1.945.440.246 | 1.975.868.115 | 1.772.484.057 | 1.917.758.384 | 1.917.758.384 | 1.569.100.000 | 1.917.758.384 | 261.493.788 | 15.373.459.562 |

Keterangan :

* Tahun 2010 Dirkes Belum Dibentuk

Note:

* Dirkes has not been established in 2010

Kebijakan Penetapan Remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi

Dalam hal pemberian insentif bagi Komisaris dan Direksi, Perusahaan mengacu kepada Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Republik Indonesia No: PER- 07/MBU/2010 Tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, Dan Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara Menteri Badan Usaha Milik Negara.

Dalam Peraturan Menteri tersebut di atas ditetapkan prosedur penetapan tantiem antara lain adalah:

- BUMN dapat memberikan Tantiem kepada Anggota Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas, dalam hal BUMN memperoleh keuntungan dalam tahun buku yang bersangkutan.
- Anggota Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas dapat diberikan tantiem atau insentif kinerja apabila pencapaian Ukuran Kinerja Utama (*Key Performance Indicator*) lebih dari 70 % dan Tingkat Kesehatan dengan nilai lebih dari 70.
- Dalam hal Tingkat Kesehatan perusahaan ditargetkan dalam RKAP dengan nilai kurang atau sama dengan 70, anggota Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas, dapat diberikan tantiem atau insentif kinerja, apabila pencapaian Tingkat Kesehatan di atas target, dengan ketentuan pencapaian Ukuran Kinerja Utama (*Key Performance Indicator*) lebih dari 70 % (tujuh puluh persen).
- Pencapaian Ukuran Kinerja Utama (*Key Performance Indicator*) yang diperhitungkan dalam perhitungan Tantiem dan Insentif Kinerja maksimal sebesar 150% (seratus lima puluh persen).
- Komposisi besarnya Tantiem untuk Direktur Utama 100%, Anggota Direksi 90% dari Direktur Utama, Komisaris Utama/Ketua Dewan Pengawas 40% dari Direktur Utama, dan Anggota Komisaris/Anggota Dewan Pengawas 36% dari Direktur Utama.

Policy of Remuneration Stipulation for the Boards of Commissioners and Directors

In terms of incentives for Commissioners and Directors, the company refers to provisions of the Decree of the Minister of State-owned Enterprises number PER – 07/MBU/2010 concerning the guidelines for the determination of Remunerations for Directors, Board of Commissioners, and the Board of Trustees of State owned enterprises.

The decree stated the procedure of the stipulation of commissions on profits:

- A state-owned enterprise may award commission on profits to its directors, members of Board of Commissioners and members of Board of Trustees, if said enterprise gains profits in a certain budget year.
- Directors, Board of Commissioners and Board of Trustees may be awarded commissions on profits or performance incentives if the Key Performance Indicator is more than 70% and Health Level is more than 70.
- If the target of the health level in the work and budget planning is less or equal to 70, Directors, Board of Commissioners and Board of Trustees may be awarded commissions on profits or performance incentives, if the Health Level surpasses the target but only if the Key Performance Indicator is above 70%.
- The maximum Key Performance Indicator achievement calculated for commissions is 150%.
- The President Director is awarded with 100% commission, while members of Board of Directors is awarded 90% of the amount awarded to the President Director, Head of Board of Commissioners/Trustees 40% and members of the Board of Commissioners/Trustees 36%.

Laporan Komite-Komite

Committees Report

Komite Audit

Komite Audit memiliki tugas dan tanggung jawab untuk:

- a. Melaksanakan overview terhadap kualitas informasi keuangan perusahaan dan pemenuhan syarat-syarat GCG
- b. Melaksanakan overview terhadap independensi dan kualitas pekerjaan auditor internal dan auditor eksternal, mendorong penerbitan laporan audit yang berkualitas dan tepat waktu, mendorong terciptanya budaya pengawasan (*control*) di dalam perusahaan
- c. Melaksanakan overview terhadap risiko perusahaan, memastikan adanya strategi dalam pengelolaan risiko, memastikan bahwa implementasi pengelolaan risiko telah sesuai dengan pedoman manajemen risiko, mendorong tumbuh kembangnya budaya perusahaan yang berorientasi risiko
- d. Memastikan bahwa prinsip-prinsip GCG telah dijalankan oleh perusahaan
- e. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Komisaris sepanjang masih dalam lingkup tugas dan kewajiban Komisaris berdasarkan ketentuan perundang-undangan.

Catatan:

Dengan dibentuknya Komite Risiko Usaha dan Hukum pada tgl. 30 Desember 2011, maka di tahun 2012 tugas tanggung jawab pada butir c, beralih ke Komite dimaksud.

Independensi Anggota Komite Audit

Komite Audit diketuai oleh Komisaris dan tiga anggota yang profesional dan memiliki kemampuan di bidang akuntansi dan keuangan. Anggota Komite Audit tidak memiliki usaha atau memiliki saham pada Perusahaan yang mempunyai hubungan bisnis dengan PT. KAI. Masa jabatan komite adalah 2 (dua) tahun dan hanya dapat diperpanjang satu kali. Komite Audit melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara profesional dan independen.

Audit Internal

Jumlah pegawai pada unit audit internal terdiri dari Pegawai organik sebanyak 50 orang Pegawai dan pegawai non organik (PKWT) sebanyak 15 orang.

Kualifikasi/sertifikasi sebagai profesi audit internal

Dasar-dasar pemeriksaan, pemeriksaan operasional, audit internal tingkat dasar I dan II, audit internal tingkat lanjutan I dan II, Audit internal tingkat Manajerial, *Qualified Internal Auditor*, *Fraud Auditing*, Psikologi & Komunikasi, Sampling Statistik Pemeriksaan, Komunikasi & Psikologi Pemeriksaan, Pengetahuan Penyidikan & Pengusutan, Pemeriksaan Keuangan, *Risk Base Audit*, Manajemen Risiko, Komunikasi & Psikologi Pemeriksaan, Audit Investigasi & *Forensic Accounting*, Penulisan Laporan Efektif.

Struktur atau kedudukan unit audit internal

Struktur organisasi unit audit internal sesuai Surat Keputusan Direksi nomor: KEP.U/OT.003/V/10/KA-2011 tanggal 11 Mei 2011 berada dibawah Direktur Utama dan bertanggungjawab langsung kepada Direktur Utama.

Audit Committee

Audit Committee has the duties and responsibilities to:

- a. Perform overview on the quality of the information regarding the company's financial condition and fulfillment of GCG requirements
- b. Perform overview on the independence and quality of the internal and external auditor works, encourage the publication of qualified and timely audit reports, encourage the control culture in the company
- c. Perform overview on the risks, ensure that there are strategies in managing risks, ensure that the implementation of risk management has been in accordance with the guides of risk management, encourage the growth of risk-oriented corporate cultures
- d. Ensure that GCG principles have been implemented by the company
- e. Perform other tasks given by the Commissioners as long as they are still in the field of duties and authorities of the Commissioners based on the legal provisions.

Note:

With the establishment of Committee of Business and Law Risks on December 30, 2011, in 2012 the responsibility in the point (c) is now shifting to the said Committee.

Independence of Audit Committee Members

The Committee is led by a Commissioner and three professional members who excel in accounting and finance. The members should not have equities in any companies having business agreements with PT. KAI. The term of office is 2 (two) years and can only be renewed once. The Committee does their tasks and responsibilities professionally and independently.

Internal Audit

The number of employees in the internal audit unit is 50 organic employees and 15 non-organic employees.

Qualification/certification as internal audit

The basics of examination, the operational examination, internal audit of basic level I and II, internal audit of advanced level I and II, Managerial-level internal Audit, Qualified Internal Auditors, Fraud Auditing, psychology & Communication, examination Statistical Sampling, examination of communications & Psychology, Investigation knowledge, Financial examination, Risk Base Audit, risk management, examination communications & Psychology, Investigation and Forensic Accounting Audit, Effective Report Writing

Structure or position of internal audit units

The organizational structure of internal audit units is as stipulated in the Decree of the Directors number: KEP.U/OT.003/V/10/KA-2011, dated May 11, 2011, under the auspices of President Director and is responsible directly to President Director.

Uraian pelaksanaan tugas

Unit Audit Internal mempunyai tugas pokok merumuskan dan menyusun program dan pelaksanaan Audit Internal terhadap kegiatan Manajemen pada semua satuan organisasi : Kantor Pusat, Divisi Regional/Sub Divisi Regional di Sumatera, Daerah Operasi, Unit Pelaksana Teknis (UPT) dan Anak Perusahaan di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang mencakup : Audit Finansial, Audit Operasional, *Compliance Audit* dan *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 dikelola secara memadai serta sebagai *Counterpart* untuk Eksternal Auditor dan Komite Audit.

Independensi Anggota Komite Audit

Anggota Komite Audit Independen, sebagaimana Surat Pernyataan Independen Anggota Komite Audit nomor : 06/KA/II/2011 tanggal 23 Februari 2011

Biografi Komite Audit

Biografi singkat Komite Audit dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

Pelaksanaan Program Kerja Komite Audit 2011

A. Dasar Penugasan

Berdasarkan Pedoman Kerja Komite Audit (*Audit Committee Charter*) yang ditetapkan dengan SK Dewan Komisaris nomor : 06/S/KOM/I/2011 tanggal 25 Januari 2011.

B. Periode Laporan

Periode pelaporan adalah 1 Januari 2011 sampai dengan 31 Desember 2011.

C. Susunan Keanggotaan dan Frekuensi Rapat

Susunan keanggotaan Komite Audit PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:

Ketua : Martinus Suwasono

Sekretaris : Meindy Mursal

Anggota : Yaya Sunarya

Anggota : Koesnadi Pribadi

Pada tanggal 30 Desember 2011, SK tersebut dicabut dan diganti dengan SK Dekom No. SK/3.4/KA.4/KOM/XII/2011 tentang Pengangkatan Komite Audit periode 2012-2014, sebagai berikut:

Ketua : Martinus Suwasono

Sekretaris : Meindy Mursal

Anggota : Koesnadi Pribadi

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:

Duty Implementation's Description

The internal audit unit's main duty is to arrange program and do the internal audit of the management in the organizations, such as head office, regional divisions/sub regional divisions in Sumatera, operational areas, technical implementation units, and subsidiaries of Indonesian Railways. The audit itself contains: financial audit, operational audit, compliance audit and fraud audit and/or things that is incidental/special. It also gives advices for the improvement, focused on the implementation of Risk-Based Auditing to make sure that all the business' risks have been well controlled and managed as a counterpart for the external auditor and audit committee.

The Independence of The Audit Committee's Member

Based on The Independent Statement of The Audit Committee's Member's Letter No. 06/KA/II/2011 on Feb 23, 2011

Biography of The Audit Committee

A brief biography of the audit committee can be read on Company's Data section in this annual report book.

The Audit Committee's Duty Implementation of Work Program in 2011

A. Based of Assignment

The Audit Committee Charter which was authorized by the certificate of the board of commissioner No. 06/S/KOM.I/2011 on January 25, 2011.

B. Period of Report

January 1, 2011 up to December 31, 2011

C. The Composition of Membership and Meeting Frequency

Chairman : Martinus Suwasono

Secretary : Meindy Mursal

Member : Yaya Sunarya

Member : Koesnadi Pribadi

On December 30, 2011, the certificate was invalid and replaced by the certificate of the director of commercial No. SK/3.4/KA.4/KOM/XII/2011 about the assignment of the audit committee period of 2012-2014 as follow:

Chairman : Martinus Suwasono

Secretary : Meindy Mursal

Member : Koesnadi Pribadi

Audit committee's meeting consist of Internal Meeting of The Audit Committee which is held routinely, at least once a month, and External Meeting with work unit in the company, based on the assignment from the board of commissioner. The frequency of attendance of each member in the meeting can be read as follow:

| NO | NAMA / NAME | JUMLAH RAPAT / MEETINGS | KEHADIRAN / ATTENDANCE | |
|----|-------------------|-------------------------|------------------------|-------|
| | | | JUMLAH / TOTAL | % |
| 1 | Martinus Suwasono | 41 | 21 | 51,22 |
| 2 | Meindy Mursal | 41 | 39 | 95,12 |
| 3 | Yaya Sunarya | 41 | 26 | 63,41 |
| 4 | Koesnadi Pribadi | 41 | 40 | 97,56 |

D. Pelaksanaan kegiatan Komite Audit dalam tahun 2011, sebagai berikut:

- a. Menyusun Pedoman Kerja Komite Audit (*Audit Committee Charter*), Program Kerja Komite Audit tahun dan Laporan realisasinya serta melakukan orientasi tugas-tugas Komite Audit kepada unit kerja Perusahaan;
- b. Melakukan review atas Laporan Keuangan *Unaudited*, termasuk keandalan Sistem Informasi Akuntansinya;
- c. Monitoring progres implementasi SAP FICO & HR serta kesiapan penerapan PSAK baru yang mengadopsi *International Financial Report Standar (IFRS)*;
- d. Melakukan pertemuan secara berkala dengan SPI dalam rangka pengawasan atas progres kegiatan SPI antara lain meliputi monitoring tindak lanjut temuan hasil audit Auditor Eksternal dan Auditor SPI, hasil evaluasi GCG oleh BPKP, upaya peningkatan mutu hasil audit SPI, dan pelaksanaan Program Kerja Audit Tahunan;
- e. Pengawasan terhadap Auditing Process yang berhubungan dengan Auditor Eksternal/KAP;
- f. Penugasan bersifat khusus dari Dewan Komisaris antara lain monitoring tindak lanjut atas disposisi Komisaris Utama pada surat-surat masuk ke Dekom.

Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Komite Manajemen Risiko dan Hukum memiliki tugas dan tanggung jawab, sebagai berikut:

- a. Membantu Dewan Komisaris untuk melakukan analisis, evaluasi dan advice atas manajemen resiko (Risk Management) dan aksi korporasi baik dari segi ekonomis maupun hukum dalam rangka mencari tujuan perusahaan sesuai peraturan dan perundangan yang berlaku.
- b. Memberikan rekomendasi kepada Dewan Komisaris atas hal-hal yang dimaksud pada huruf (a) di atas.
- c. Melakukan identifikasi terhadap hal-hal yang memerlukan perhatian Dewan Komisaris serta tugas-tugas Dewan Komisaris baik tugas khusus maupun tugas umum Dewan Komisaris.

Independensi Anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Komite Manajemen Risiko dan Hukum diketuai oleh Komisaris dan dua anggota yang profesional yang berasal dari luar perusahaan. Anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum telah mengikuti berbagai Pelatihan/peningkatan kapabilitas personil Perusahaan dalam bidang manajemen risiko (termasuk sertifikasi profesi, yang sejauh ini telah berhasil dengan adanya 8 orang staf yang telah memperoleh kualifikasi profesi internasional pada level *Certified Professional* dan *Associate Professional* untuk *Enterprise Risk Management (ERM)* yang berbasis ISO 31000:2009).

Pelaksanaan Program Kerja Komite Manajemen Resiko dan Hukum tahun 2011

Sepanjang tahun 2011, Komite Manajemen Resiko dan Hukum telah melaksanakan kegiatan sebagai berikut:

1. Memberikan masukan kepada Dewan Komisaris dalam memberikan rekomendasi kepada PT. KAI (Persero), pada tanggal 12 Mei 2011.
2. Melakukan koordinasi dengan Pusat Manajemen Resiko PT. KAI (Persero) dan merekomendasikan sebagai berikut:
 - Direksi PT. KAI (Persero) melaporkan proses dan kinerja Manajemen Resiko termasuk aktivitasnya secara keseluruhan dikaitkan dengan tingkat pencapaian tujuan/sasaran perusahaan kepada Dewan Komisaris dan RUPS.

D. Operation of Audit Committee activities in 2011 is as follows:

- a. Composing Audit Committee Charter, Annual Working Program of Audit Committee and its Realization Report, and orienting Audit Committee's tasks to Company's working units;
- b. Conducting a review on Unaudited Financial Report, including reliability of its Accounting Information System;
- c. Monitoring implementation progress of SAP FICO & HR and readiness of new PSAK implementation adopting International Financial Report Standard (IFRS);
- d. Conducting regular meeting with SPI in monitoring the progress of SPI activities including among others monitoring responds to audit results from External Auditor and SPI Auditor, GCG evaluation by BPKP, attempting to improve quality of SPI audit, and conducting Annual Audit Working Program;
- e. Monitoring Auditing Process related to External Auditor /KAP;
- f. Special assignment from Board of Commissioners., among others monitoring responses to Head Commissioner deposition to letters accepted by BC.

Legal and Risk Management Committee

Legal and Risk Management Committee has the following tasks and responsibilities:

- a. Assisting Board of Commissioners in analyzing, evaluating and advising on Risk Management and corporate actions, economically and legally, in reaching corporate's goals in accordance with law and order.
- b. Giving recommendation to Board of Commissioners on things mentioned above in point (a).
- c. Identifying things that need Board of Commissioners' concern and the tasks of BC, particular or general.

Independence of Risk Management and Legal Committee Members

Risk Management and Legal Committee is led by a Commissioner and two members from the company's external parties. Members of Risk Management and Legal Committee have gone through Corporate Personal Capability Improvement/Training in risk management (including professional certification, so far succeed proven by 8 staff getting international profession qualification at Certified Professional and Associate Professional level for Enterprise Risk Management (ERM) based on ISO 31000:2009).

Implementation of Risk Management and Legal Committee Working Program year 2011

in 2011, Risk Management and Legal Committee has executed following activities:

1. Providing inputs for Board of Commissioners in recommending PT. KAI (Persero), on 12 May 2011.
2. Coordinating with PT.KAI (Persero) Risk Management Center and recommending the followings:
 - PT. KAI (Persero) Board of Directors reports process and performance of Risk Management including its whole activities in relation to targets/goals achievement level of corporate to Board of Commissioners and General Assembly.

3. Peninjauan lokasi persewaan lahan PT. KAI (Persero):
- Akses jalan Gunung Rajabasa – Lampung milik PT. KAI (Persero) kerja sama persewaan jangka panjang, pemanfaatan aset akses Jalan Gunung Rajabasa – Lampung milik PT. KAI (Persero), yang akan ditindaklanjuti kerja sama dengan PT. Suprime Energy Rajabasa dengan PT. KAI (Persero).
 - Lokasi Bambu Kuning Square kerja sama persewaan jangka panjang antara PT. Istana Karya Mandiri (PT. IKM) dengan PT. KAI (Persero).

Biografi Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Biografi singkat Komite Kebijakan Risiko dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

Sistem Pengendalian Intern

Sistem pengendalian intern adalah suatu sistem yang terdiri dari beberapa komponen dalam suatu korporat/perusahaan yang diantaranya yaitu manajemen (SDM), peraturan-peraturan perusahaan dan organisasi, dimana dengan komponen-komponen tersebut pengelolaan perusahaan dapat berjalan sesuai tujuan yang diharapkan dan sekaligus setiap komponen merupakan bagian dari pengendalian intern atas jalannya perusahaan tersebut. Pengendalian intern dalam penerapannya salah satunya ada dalam fungsi dan tugas Satuan Pengawasan Intern (SPI), dimana SPI dalam membantu manajemen melakukan pengawasan dan evaluasi dengan meningkatkan efektivitas pengelolaan risiko (*risk management*), pengendalian dan proses tata kelola (*governance*) agar dapat memastikan sistem pengendalian internal perusahaan berjalan sesuai dengan ketentuan.

Dalam efektivitas sistem pengendalian intern, SPI melakukan evaluasi dengan meningkatkan fungsinya melalui :

- a. Memberi rekomendasi kepada manajemen mengenai perbaikan dan penyempurnaan berbagai sistem dan prosedur dalam proses bisnis;
- b. Memberi rekomendasi mengenai usaha-usaha peningkatan efisiensi melalui pengurangan pemborosan dan peningkatan efektivitas melalui penilaian pencapaian strategi bisnis korporasi ;
- c. Membantu menciptakan sistem pengendalian internal yang baik;
- d. Memastikan bahwa sistem pengendalian internal telah dipatuhi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3. Observing property rental location of PT. KAI (Persero):

- Street access Gunung Rajabasa – Lampung owned by PT. KAI (Persero) long term rental cooperation, utilizing asset of street access Gunung Rajabasa – Lampung owned by PT. KAI (Persero), followed by cooperation between PT. Suprime Energy Rajabasa and PT. KAI (Persero).
- Bambu Kuning Square location long term rental cooperation between PT. Istana Karya Mandiri (PT. IKM) and PT. KAI (Persero).

Biography of Risk Management and Legal Committee

A brief biography of Risk Management Committee can be observed at Corporate Data section in this Annual Report book.

Internal Control System

Internal Control System is a system composed of several components inside a company/corporate, among others are management (HR), and corporate and organization rules, by which corporate management can function as expected and each component is simultaneously a part of internal control of corporate activities. One implementation of Internal Control is in function and task of Internal Control Unit (ICU), whereas ICU helps management in monitoring and evaluating by increasing effectiveness of risk management, controlling and processing governance to ensure that corporate internal control system functions as required.

In the effectiveness of internal control system, ICU evaluates by increasing its function through:

- a. Giving recommendation to management on improving and perfecting various systems and procedures in business process;
- b. Giving recommendation on efficiency improvement attempts through wasting reduction and effectiveness improvement through assessment of corporate business strategic achievement;
- c. Help creating good internal control system;
- d. Ensuring that internal control system has been obeyed in accordance to existing rules.

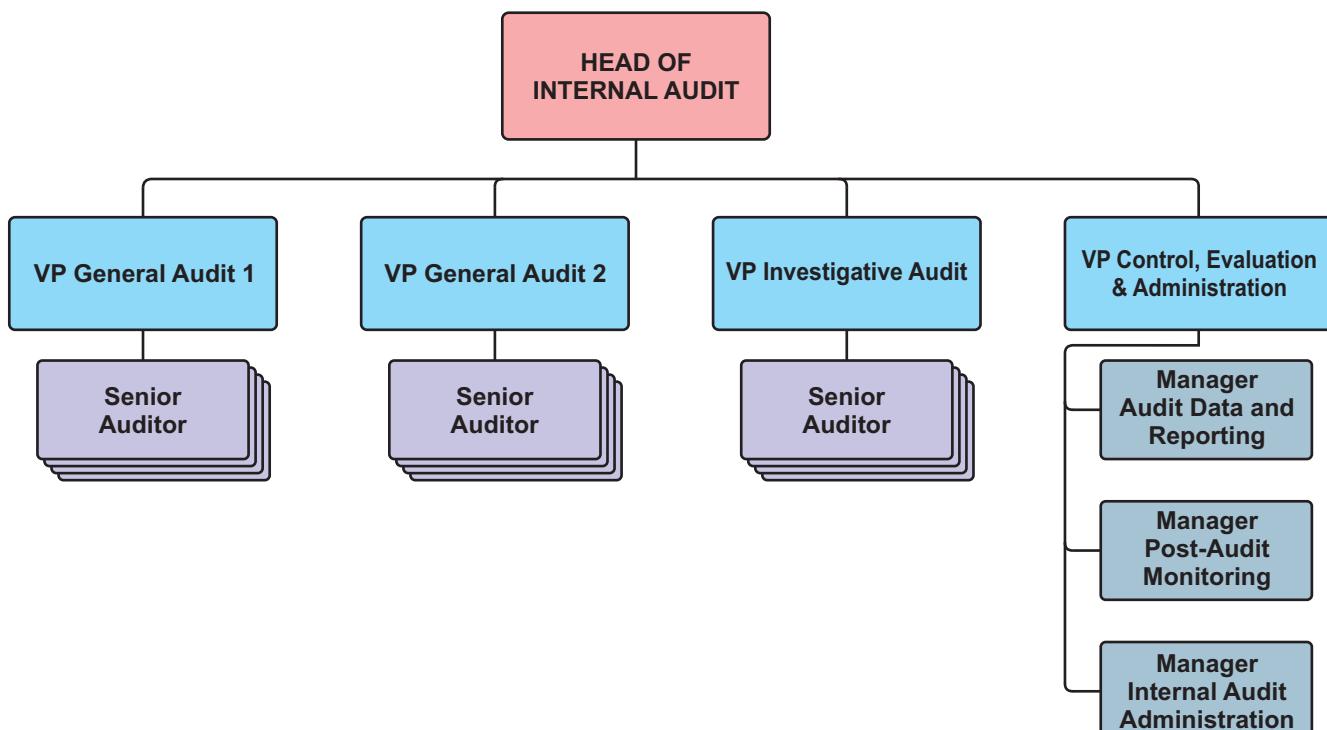
JUMLAH TEMUAN SPI / ICU FINDINGS

| NO | OBJEK PEMERIKSAAN INVESTIGATION OBJEK | TEMUAN FINDINGS 2011 | TINDAK LANJUT FOLLOW-UP | |
|----|---|----------------------------|----------------------------|-----------------------|
| | | | SELESAI COMPLETED | SISA RESIDUAL 2011 |
| 1 | Pendapatan / Revenue | 131 | 119 | 12 |
| 2 | Persewaan Properti / Property Rental | 49 | 35 | 14 |
| 3 | Biaya / Expenses | 78 | 72 | 6 |
| 4 | Pengadaan Barang & Jasa / Provisioning | 146 | 118 | 28 |
| 5 | Pemakaian BBM / Pemakaian BBM | 5 | 5 | 0 |
| 6 | Keandalan Sarana / Infrastructure reliability | 87 | 83 | 4 |
| 7 | Keandalan Prasarana / Facility reliability | 102 | 99 | 3 |
| 8 | Pemeliharaan / Maintenance | 36 | 35 | 1 |
| 9 | Kapasitas / Capacity | 33 | 30 | 3 |
| 10 | Persediaan / Stock | 35 | 30 | 5 |
| 11 | Utilitas Asset / Asset Utility | 12 | 11 | 1 |
| 12 | Pelayanan / Services | 13 | 13 | 0 |
| 13 | Regulasi/Kebijakan / Regulation/Policy | 158 | 151 | 7 |
| 14 | SDM / HR | 143 | 138 | 5 |
| | Pemasaran / Marketing | 0 | 0 | 0 |
| | Jumlah / Total | 1.028 | 939 | 89 |

Dari hasil kegiatan yang dilaksanakan Satuan Pengawasan Intern (SPI) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selama tahun 2011 didapat 660 temuan dan sisa s.d tahun 2010 adalah 368 temuan sehingga seluruhnya berjumlah 1.028 temuan. Dari temuan tersebut yang telah selesai adalah 939 temuan dan sisa temuan yang belum terselesaikan s.d tahun 2011 sebanyak 89 temuan.

From activities performed by Internal Control Unit (ICU) of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) during 2011 there were 660 findings and leftover to 2010 are 368 findings to a total of 1.028 findings. Of all the findings 939 are finished and unfinished leftover to 2011 are 89 findings.

STRUKTUR ORGANISASI SPI / STRUCTURE OF ICU ORGANIZATION



Audit Eksternal/Akuntan Publik

Fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan dilakukan dengan melaksanakan pemeriksaan Audit Eksternal yang dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik. Berdasarkan keputusan Dewan Komisaris, Kantor Akuntan Publik Hadori Sugiarto Adi & Rekan (*Member of HLB*), beralamat di Wisma Staco, 3rd Floor, Suite D, Jl Casablanca Kav. 18 Jakarta, ditunjuk sebagai Auditor Independen Perusahaan yang akan melakukan audit atas laporan posisi keuangan konsolidasian dan entitas anak tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan lampiran arus kas konsolidasian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Hadori Sugiarto Adi & Rekan juga telah melakukan pengujian atas kepatuhan perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern. Besarnya fee audit pada General Audit tahun buku 2011 sebesar Rp. 1,682 M, sementara jasa atestasi lainnya tidak ada. Tahun 2009 dan 2010 Kantor Akuntan Publik Hadori ditunjuk untuk membuat Redesign Sistem Akuntansi.

Kantor akuntan publik Hadori Sugiarto & rekan melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Republik Indonesia (BPK RI). Standar yang mengharuskan mereka merencanakan dan melaksanakan audit agar memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material.

Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan

Pusat Manajemen Risiko (PMR)**Eksistensi Pusat Manajemen Risiko (PMR)**

Organisasi Pusat Manajemen Risiko (PMR) PT. KAI telah dibentuk secara resmi berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. KERETA API (Persero) No. Kep. U/OT.003/III/7KA-2009 tanggal 31 Maret 2009. Sejak saat itu telah eksis sebagai salah satu unit kerja –Penunjang Korporat– di Kantor Pusat PT. KAI, guna memperkuat peran fungsi kontrol internal Perusahaan, khususnya di hulu proses bisnis / investasi (preventif), melengkapi fungsi Internal Audit (SPI) yang telah lama eksis dalam peran korektifnya.

Organisasi PMR: Struktur Matriks Dipertahankan

Unit PMR yang dirancang sebagai organisasi matriks dipimpin oleh seorang Kepala Pusat (yakni pejabat selevel EVP atau *Executive Vice President*) yang bertanggung-jawab langsung kepada Direktur Utama, dan dibantu oleh dua orang *Vice President* (*VP Risk Procedures & Dissemination* dan *VP Risk Control & Mitigation*) yang bekerja secara matriks / cross-functional dan lima orang Risk Manager sesuai masing-masing bidang spesialisasinya (yakni: finansial, investasi, legal/regulasi, operasional non-traffic dan strategis) yang juga bekerja secara matriks membantu EVP dan/atau para VP yang ada di PMR. Struktur organisasi matriks ini tetap dipertahankan sejak saat pertama pembentukannya, selain demi produktivitas kerja personil yang lebih optimal, juga agar dapat terus mempercepat proses pembelajaran materi dan praktik manajemen risiko secara matriks, yakni melalui cara kerja tim / pendekatan cross-fungsional, yang telah terbukti cukup efektif dalam dua tahun pertama.

External Audit/Public Accountant

*Independent monitoring over Corporate financial aspect is conducted through an External Audit examination by the Office of Public Accountant. On the decree of the Board of Commissioners, Hadori Sugiarto Adi & Rekan Office of Public Accountant (*Member of HLB*), beralamat di Wisma Staco, 3rd Floor, Suite D, Jl Casablanca Kav. 18 Jakarta, was appointed as Corporate Independent Auditor conducting audit over consolidated and subsidiary entity financial position report on 31 December 2011 and 2010, and consolidated comprehensive profit and loss report, consolidated equity changing report and consolidated cashflow report for years ended at those respective dates. Hadori Sugiarto Adi & Rekan has also conducted examination over corporate submissiveness to legislations and internal control. The total audit fee to General Audit on financial year 2011 is Rp. 1,682 M, without other atestasi services. On years 2009 and 2010 Hadori Office of Public Accountant was appointed to Redesign Accounting System.*

Hadori Sugiarto & rekan Office of Public Accountant conducted auditing on the basis of auditing standard established by Institut Akuntan Publik Indonesia and Standar Pemeriksaan Keuangan Republik Indonesia (BPK RI). This standard requires them to plan and execute auditing to procure adequate conviction that the financial report is free from errors.

Auditing also includes assessment of accountancy principle used and significant estimation made by the management, and assessment of penyajian comprehensive financial report.

The Risk Management Center (RMC)**Establishment of the Risk Management Center (RMC)**

The Risk Management Center (RMC) organization unit of PT. KAI was formally established based on the Board of Directors of PT. KAI had issued their letters Nr. Kep.U/OT.003/III/7KA-2009 dated 31st of March 2009. Since then, it was exist as one of the Corporate Supports organization units of PT. KAI Headquarters Office, in order to strengthen its internal control function, especially on the preventive side of the business / investment processes, along with its Internal Audit function which had long been playing its corrective role.

RMC Organization: Remain in a Matrix Structure

The RMC that was designed as a matrix organization is managed by an officer at the level of EVP (Executive Vice President) which shall report directly to the President Director, assisted by two Vice Presidents (i.e. VP Risk Procedures & Dissemination dan VP Risk Control & Mitigation) working cross-functionally and five Risk Managers specializing in each of their key responsibilities (i.e. financial, investment, legal/regulatory, non-traffic operational and strategic risks), which shall also work cross-functionally to assist the EVP as well as VPs assigned for managing the RMC. The matrix structure of the RMC organization was remain kept in use since it was firstly established in 2009, not only for the sake of optimal productivity of the personnel involved in performing their jobs, but also for the sake of accelerated learning process on relevant risk management matters and practices in a matrix system, i.e. cross-functional team-work approaches, which had been proven to be effective in the first two years.

Tugas Pokok PMR : Utamanya Masih Risiko Bisnis

Diskripsi tugas PMR yang telah dirumuskan dalam SK pembentukannya untuk EVP, para VP dan para Manager dirancang untuk jangka panjang, dengan asumsi organisasi masa depan, yakni manakala Perusahaan telah dapat menerapkan *Enterprise Risk Management* (ERM), namun dengan membatasi fokus utamanya khusus pada risiko-risiko bisnis, sedangkan untuk risiko-risiko keselamatan (*safety*) yang langsung terkait dengan pengoperasian lalu lintas (traffic) KA mulai tahun 2011 telah dibentuk organisasi tingkat direktorat tersendiri yang fokus menanganinya, yakni Direktorat Keselamatan & Keamanan yang semula adalah Pusat Keselamatan, Kesehatan dan Lingkungan yang sudah eksis sekitar setahun lebih dulu dari PMR.

Penyesuaian Lingkup: Perlu, Demi Fleksibilitas

Demi memungkinkan fleksibilitas, selama tahun 2011, masih dalam fase-fase antara sebelum mencapai ERM, Direksi –c.q. Direktur Utama selaku pembina unit PMR– memiliki keleluasaan guna melakukan penyesuaian organisasi dan fokus tugas unit PMR selaras dengan fase perkembangan transformasi organisasi Perusahaan, tuntutan perubahan lingkungan dan pareto risiko bisnis maupun tingkat kematangan (*degree of maturity*) dalam sistem manajemen risikonya.

Pengisian Personil Pejabat & Perkuatan Staf PMR

Posisi jabatan / staffing PMR pada tahun 2011 sudah terisi lengkap (yakni sebagian dengan penambahan tiga Manager sejak semester II / 2009 dan pengisian satu manager lagi di tahun 2011), meski masih ada kendala kelangkaan personil yang bersedia sekaligus memenuhi syarat kualifikasi / kompetensinya, baik dari internal maupun eksternal Perusahaan untuk mengisi staf / analis risiko di bawahnya. Dengan model pendekatan kerja tim yang diterapkan di PMR, kompetensi dan pengalaman para personil baru yang telah direkrut dari unit kerja teknis terkait semakin cepat meningkat, apalagi setelah mereka diberi kesempatan luas guna mengikuti *capacity building* dalam berbagai pelatihan eksternal, untuk penguasaan pengetahuan baru, keterampilan dan praktik terbaik dalam manajemen risiko yang relevan. Di PMR telah diterapkan prinsip perbaikan berkelanjutan.

Target 2010: Terus Membangun Kesadaran Risiko

Pada tahun ketiga eksistensi PMR (2011), PT.KAI berada dalam tahapan dari Roadmap Pengembangan Manajemen Risiko Perusahaan yang disebut sebagai Tahap Kesadaran Risiko (*Risk Awareness*). Pada tahun 2011, sasaran pengembangan sebagian masih terfokus pada upaya membangun kesadaran para personil kunci Perusahaan, selain pada jajaran manajemen lapisan atas (demi membangun komitmen dan *risk leadership*) juga dimulai cascading ke jajaran manajemen lapis menengah bawah, akan adanya paparan berbagai risiko yang dipicu oleh trend perubahan berbagai faktor eksternal / lingkungan bisnis yang kian cepat, yang menjadi sumber ketidak-pastian dan itu semua tak terelakkan bagi setiap pelaku bisnis. Karenanya, setiap pelaku bisnis mau tidak mau sampai batas tertentu (sejauh yang masih dalam batas kewajaran kemampuan kontrol / manajemennya) harus menerima, atau paling tidak mentolerir risiko-risiko yang ada untuk direspon dan dikelola dengan tepat (sesuai level dan akuntabilitasnya), guna memperoleh *return* yang memadai atau, bila tidak demikian, berarti tiada bisnis yang akan menghasilkan nilai sama sekali. Setiap ada pembelajaran baru manajemen risiko oleh setiap personil di PMR tetap diwajibkan untuk menularkannya, yakni mulai dari rekan kerja terdekat di PMR, pejabat / staff di unit-unit teknis terkait (*Risk Taking Units* /

Scope of the Jobs: Remain, Mainly Business Risks

The job-descriptions given in the above mentioned letter of BOD for each of the EVP, VPs as well as Risk Managers of the RMC had been made by assuming a future ideal form of organization of RMC, i.e. when the enterprise has been able to totally implement an Enterprise Risk Management (ERM), but limiting its focus mainly on business risks, while the safety and other risks directly related to traffics / operations of trains had already assigned to be the focus of responsibility of a separate unit of organization, i.e. the Directorate of Safety & Security, which was formerly in the form of Center of Safety, Health and Environment (EVP of SHE), which had already been exist for more than a year before RMC.

Scope Adjustments: Necessary for Flexibility

To allow for flexibility, during 2011, remain in the intermediate phases of the risk management development, prior to a full implementation of ERM, the BOD –c.q. the President Director, as a supervisor of the RMC– remain has a discretion to make any necessary adjustments on the RMC organization as well as on the focus of its jobs in accordance with each phase of the enterprise's organizational transformation, demand for changes in its business environment and its pareto business risks and also degree of maturity of its risk management system.

Placement of RMC Key Personnel & Staffing

The vacant key positions / staffing of the RMC in 2011 were completely filled in (i.e. by adding three Risk Managers, as of Sem.II / 2009, and one more new manager, i.e. Legal Risk Manager, in 2011), although the lacking of candidates who were interested as well as competent/ being able to fulfill the required qualifications for the staffing under the managers (as a risk analyst), either internally or externally, remain a constraining factor. Using the model with a team-work approach in the RMC, the competence and experiences of the people recruited from other relevant technical units were gradually improved, especially after they had been given a lot of training opportunities for capacity building, in order to acquire new perspectives of knowledge, skills and best practices in each relevant field of risk management. Here, the principle of continuous improvements was applied.

Next Milestone: Keep Disseminating Risk Awareness

In the third year of its RMC existence, PT. KAI was in the intermediate stage of the Roadmap of its Risk Management Development, namely Framework stage. In this stage (2011), the development target was partly remain focused on the efforts to make the firm's key personnel –started from the upper level of officers / staff cascaded to the lower level (in order to build their commitments and risk leadership)– aware of various risk exposures, which were triggered by the trends of more rapid changes in so many external factors / business environment that would be the sources of uncertainties, all of which were inevitably affecting every business player. Therefore, every business-person shall to an extent (as long as reasonably controllable / manageable) be willing to accept, or at least to tolerate such risks that may arise, to be responded and managed appropriately (in accordance with each of their level of position and accountability), in order to gain an adequate return or, otherwise, there would be no business at all. For every lesson-learned in risk management by each person / staff of RMC shall be followed by a dissemination, i.e. started with the nearest colleagues in the RMC, key persons / staff of the related technical units (RTUs) and also the trainees in a formal training program at the firm's Training Centers. This would expectedly lead the firm to be a more effective learning organization and to

RTU) hingga para peserta pelatihan formal di Pusdiklat Perusahaan. Dengan demikian semakin banyak personil yang dapat mengenali karakteristik risiko-risiko dan paparan yang mungkin dialami oleh Perusahaan berikut terminologi dan teknik / cara-cara yang tepat untuk merespon / memitigasinya secara individual ataupun simultan. Proses asesmen risiko yang semula masih dilakukan sepenuhnya di PMR secara bertahap mulai di-sharing dengan unit pengusul kegiatan (investasi), dengan pendekatan komunikatif dan konsultatif sebagai bagian dari upaya *disseminasi* dan *capacity building* manajemen risiko bagi unit-unit kerja di luar PMR.

Pedoman Manajemen Risiko: PP MaRisKA

Pedoman Penerapan Manajemen Risiko PT. KAI (PP MaRisKA) berbasis ISO 31000;2009 telah diselesaikan tahun 2011 dan berlaku mulai tahun 2012.

Lingkup Tugas Pareto: Tetap Fokus pada Investasi

Dengan mempertimbangkan hasil analisis kondisi internal (*internal scrutiny*) Perusahaan yang ekspansi dan bahkan kelangsungan pertumbuhan bisnisnya masih sangat terkendala oleh kondisi kritis aset produksinya, baik secara kuantitas maupun kualitas, akibat *backlog* investasi dan perawatan, Direksi telah menetapkan investasi sebagai fokus utama PMR / manajemen risiko Perusahaan, kecuali ada instruksi khusus yang lain, selama kondisi tersebut di atas masih merupakan kendala pareto Perusahaan.

Metode Asesmen Risiko: Masih Semi Kualitatif

Dengan menyadari segala keterbatasan yang masih ada pada tahap ini, termasuk kemampuan sumberdaya di unit PMR maupun di RTU yang lain, serta masih kurangnya risk awareness di sebagian besar jajaran Perusahaan, maka pada tahun ketiga asesmen risiko dilakukan dengan metode semi kualitatif (dengan menggunakan skala pendekatan untuk kuantifikasi risiko), sementara itu Perusahaan terus mengirim personil PMR untuk memperbaik pembelajaran dan pengalaman guna memperbaiki pengetahuan dan keterampilannya dalam penguasaan metode-metode asesmen risiko kuantitatif. Beberapa software tools (*single user*) siap pakai yang ada di pasar untuk asesmen risiko kuantitatif telah mulai dipelajari dan dicoba penerapannya untuk proposal investasi tertentu.

Kinerja Tahun Ketiga PMR

Dalam tahun ketiganya (2011), PMR telah dapat menyelesaikan paket asesmen risiko atas usulan proyek investasi sebanyak 33 paket dengan estimasi nilai total usulan investasi lebih dari Rp. 1 Trilyun dan 12 paket usulan pensertifikatan aset tanah di berbagai daerah dengan nilai total anggaran biaya sebesar Rp. 71 Miliar. Total eksposur risiko inherent diestimasi sekitar Rp. 656 Miliar dengan potensi reduksi risiko total sekitar 72% darinya. Selain itu, PMR juga telah menyelesaikan beberapa laporan telaah /rekomenadasi dari aspek risiko sebagai bahan dipertimbangkan BOD dalam membuat berbagai keputusan penting dalam kaitan dengan hal / isu terkait, termasuk beberapa kegiatan kemitraan bisnis / investasi dengan pihak swasta. Dengan skill para personil inti PMR yang telah semakin tinggi dan bahkan beberapa diantaranya telah memperoleh sertifikasi profesi internasional di bidang manajemen risiko, seluruh paket asesmen risiko atas usulan investasi 2011 dapat diselesaikan dalam semester I tahun yang sama (2011), kecuali usulan sertifikasi tanah yang baru diajukan setelah semester I / 2011. Selain itu, sebagian dari proposal kegiatan investasi tahun depannya (2012) telah dapat dilakukan asesmen risikonya di semester II/2011, meski belum semuanya, karena masih sangat minimnya data /

have more and more personnel being able to know the characteristics of risks and those risks that may be exposed to the firm's businesses and the terminilogy as well as the appropriate techniques and/or measures to respond / mitigate each of the risks, individually or simultaneously. The risk assessment processes, which were formerly done completely by the RMC, had been gradually shared with the units from which the proposal of (investment) activities were originated, with a communicative as well as consultative approach, as a part of RMC efforts in disseminating risk management and capacity building in the same field to other key persons in the organization units outside the RMC.

The Risk Management Guidelines: PP MaRisKA

The ISO 31000;2009 based enterprise's generic Guidelines for risk management practices had been prepared and completed in 2011 and to be effective in 2012.

Pareto Scope of Work: Remain Focused on Investment

Having considered the results of internal scrutiny / analysis of the firm, which business expansion and even its continuity had remain been seriously constrained by the critical conditions of its productive assets, both in quantity and in quality, due to consistent investment as well as maintenance backlog, the BOD had decided that, unless otherwise required by them explicitly, investment will be the most priority focus of the RMC, for as long as the above mentioned contitions remain a pareto constraint of the firm.

Method of Assessment: Remain, Semi Qualitative

Having realized all the shortcomings that remain exist in this stage, including capabilities of the resources in the RMC as well as in the other RTUs, and also the lacking of risk awareness in some parts of the enterprise, thus, in the third year, most of the risk assessments had already been done with a semi qualitative method or approach (by use of a consistent scales of likelihood and consequences for the quantification of risks), while the firm kept sending its RMC personnel to get more advanced learnings and experience to improve their knowledge and skills in quantitative risk assessment methods. The use of a few single-user software tools for quantitative risk assessment which are readily available in the market had been learned and applied for assessing selected investment proposals.

Third Year Performance of the RMC

In the third year of its existence (2011), the RMC had managed to accomplished risk assessment on 33 packages of investment project proposals with a total amount of investment budget over IDR 1 Trillion and a total number of 12 packages of land asset certification proposals from various regions with a total value of up to IDR 71 Billions. A total inherent risk exposure was estimated to be IDR 656 Billions with a potential reduction of about 72% of it were recommended for mitigations. Moreover, the RMC had also accomplished another series of exercise / recommendations regarding with risk management as inputs to be considered by the BOD for their decisions of high importance concerning with each of such issues, including some proposals for private sector partnership in business/joint-investment. With the improved skills of the key personnel of the RMC, some of them have even had got international certifications in the field of risk management, a ll of the risk assessments on investment proposals were completed by the RMC in the first semester of 2011, except for the proposals for land asset certification which had not yet been submitted until the end of semester I. Moreover, risk assessment for some investment proposals for the next year (2012) had also been done by the RMC in semester II/2011, though not all of them

informasi yang diperlukan untuk asesmen risikonya, disamping kendala proses kajian kelayakan investasi dari unit terkait. Diseminasi manajemen risiko praktis sudah dilakukan di tahun 2011 hampir ke semua unit organisasi di seluruh Perusahaan, termasuk daerah-daerah dan sejumlah anak perusahaan. Penerapan manajemen kinerja, dengan sejumlah *key performance indicators* (KPI), juga telah diterapkan di PMR hingga level manager mulai tahun 2011 dengan tingkat pencapaian kinerja yang memuaskan.

Kemajuan Tata Kelola Manajemen Risiko

Surat Keputusan Dewan Komisaris PT. KAI No. 01.1/SK/DEKOM/XII/2012, tanggal 16 Desember 2011, Tentang Pengangkatan Komite Manajemen Risiko dan Hukum (KMRH), Periode 2012-2014, telah mendeskripsikan tugas KMRH secara ringkas, meskipun tidak secara eksplisit menyatakan adanya / merupakan *Charter of Risk Management Committee*.

Substansi SK tersebut memuat uraian Tugas KMRH antara lain sbb.:

- Membantu Dekom untuk melakukan analisis, evaluasi dan advis atas manajemen risiko dan aksi korporasi, baik dari segi ekonomis maupun hukum dalam rangka mencapai tujuan Perusahaan sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku;
- Memberikan rekomendasi kepada Dekom atas hal-hal yang dimaksud di atas;
- Melakukan identifikasi terhadap hal-hal yang memerlukan perhatian Dekom serta tugas-tugas Dekom, baik tugas khusus maupun tugas umum

Beberapa Kendala / Kekurangan di Tahun Ketiga

Hal-hal berikut ini merupakan kendala / kekurangan yang mendominasi di tahun ketiga pengembangan manajemen risiko di PT. KAI, yakni antara lain:

- Tidak seluruh target asesmen risiko investasi tahun berikutnya (2012) bisa diselesaikan sebelum akhir tahun 2011, karena sebagian usulan masih terlalu minim input data / informasi pendukung asesmen;
- Kapabilitas/*skill assessment* dan pengalaman praktik manajemen risiko staf PMR masih kurang banyak / variatif, khususnya untuk risiko tertentu seperti IT;
- Kurang pelatihan yang aplikatif, khususnya materi manajemen risiko dengan analisis kuantitatif, dan kelangkaan penawaran paket training eksternal dengan menu pengendalian risiko / mitigasinya;
- Kendala proses kajian kelayakan investasi di unit terkait yang belum memungkinkan diselesaikannya seluruh asesmen risiko atas semua usulan investasi sebelum pengesahan RKAP tahun ybs. oleh RUPS;
- Proses asesmen risiko investasi tahun berikutnya (2012) praktis baru dapat dimulai Oktober 2011, menunggu kepastian usulan RKAP / program investasi 2012 ditetapkan oleh Direksi;
- Masih ada kesenjangan *platform* pemahaman antar para stakeholders mengenai manajemen risiko, terminologi dan perilaku dalam menyikapinya;
- Peran kontrol risiko belum bisa efektif berfungsi, antara lain juga terkendala infrastruktur sistem informasi / IT and *licensed software*;
- dan lain sebagainya, terkait konsekuensi proses transformasi / perubahan organisasi dan mutasi pejabat dan staf.

were completed in 2011 due to the insufficiency of their supporting data / information needed for the risk assessment. Disseminations of risk management had been done in 2011 practically to all of the organization units throughout the enterprise, including all of its regional offices and the subsidiary companies. Also, the implementation of performance management in risk management, with a number of appropriately selected key performance indicators (KPIs), had successfully been applied at the RMC and it was cascaded up to managers with a satisfying level of performance achievements.

Progress Risk Governance of the Enterprise

PT. KAI Board of Commissioners' (BOC) letter on the Establishment of the Risk Management & Legal (RM&L) Committee for the period of 2012-2014, issued by December 16, 2011, No. 01.1/SK/DEKOM/XII/2012, briefly described the tasks of the RM&L Committee, though not explicitly stated the provision of a Charter of Risk Management Committee.

The BOC's letter contained the job descriptions of the RM&L, i.e. as follows:

- Assist the BOC in conducting analysis, evaluation and advisory on risk management and corporate actions, both from economic and legal point of views, in order to achieve the corporate objectives in compliance with the applicable laws and regulations;
- Provide recommendations to the BOC on the above mentioned issues;
- Identify issues which need the attention from the BOC and their tasks, both general and specific jobs.

Some Constraints / Shortcomings in the Third Year

The following constraints/shortcomings were dominating the third year of the development of risk management at PT. KAI, i.e. inter-alia:

- Not all of the investment risk assessments for the next year (2012) could be completed before the end of 2011, due to insufficiency of the supporting data / information needed for risk assessment;
- Capabilities / skills and practical experience of the RMC staff in risk management / assessment were remain inadequate / less variative than needed, especially for specific field such as IT risks;
- Lacking of applicative trainings, especially matters of risk management with quantitative analysis, and external training offer in risk control / mitigations;
- Constraints in the processing of feasibility studies /investment appraisals in the upstream units were preventing RMC from completing risk assessments before the effective date of the next year's budget (prior to approval by General Shareholders Meeting);
- Risk assessment for the next year's (2012) investment proposals had just been able to start in October 2011, waiting for BOD decision on the budget proposal for 2012; There had been gaps among the stakeholders in the understanding of risk management, the terminology and their behavior in responding to various risks;
- The role of risk control had not yet been effective, due to, among others, constraints in IT / information system infrastructure and licenced software;
- etc., others related to the consequences of the firm's continuing organizational transforms / staff turnover.

Profil risiko inheren dan target reduksinya untuk berbagai proposal kegiatan investasi di tahun 2011 secara ikhtisar dapat dilihat pada Tabel berikut ini.

The profile of inherent risks and their potential reductions for various investment proposals in 2011 are broadly shown in the following Table.

| NO | JUDUL / DESKRIPSI PROYEK INVESTASI (Title of the Investment Projects) | NILAI PROYEK (Rp) Project Value (IDR) | RISIKO INHEREN (Rp) Inherent Risk (IDR) | RISIKO SISA (Rp) Residual Risk (IDR) | INHERENT RISKS | RESIDUAL RISKS |
|----|--|--|--|---|----------------|----------------|
| 1 | Pengembangan Partial Double Track di Sumatera Selatan <i>The development of Partial Double Track in South Sumatera</i> | 228,38 Miliar / Bn | 203,59 Miliar / Bn | 48,27 Miliar / Bn | | |
| 2 | MO 5 unit Lok CC 201 menjadi Lok CC 204 (RKAP 2010) dan MO 5 unit Lok CC 201 menjadi CC 204 (RKAP 2011) <i>Maintenance Overhaule (MO) of 5 locomotives CC 201 to become locomotive CC 204 (RKAP 2010) and MO of 5 locomotives CC 201 to become CC 204 (RKAP 2011)</i> | 95,00 Miliar / Bn | 64,13 Miliar / Bn | 6,46 Miliar / Bn | | |
| 3 | Review FS Investasi KA Bandara Kualanamu <i>Review of FS investment of Train Bandara Kualanamu</i> | 76,87 Miliar / Bn | 59,73 Miliar / Bn | 22,77 Miliar / Bn | | |
| 4 | MO 3 unit Lok CC 202 (RKAP th 2010) dan MO 5 Unit Lok CC 202 menjadi Lok CC205 (RKAP th 2011) <i>MO of 3 locomotives CC 202 (RKAP 2010) and MO of 5 locomotives CC 202 to become locomotives CC 205 (RKAP 2011)</i> | 105,00 Miliar / Bn | 55,98 Miliar / Bn | 4,34 Miliar / Bn | | |
| 5 | Pembangunan Stasiun Baru (Lengkap dengan Fasilitasnya) di Sumatera Selatan <i>The development of new train station (as well as the facilities) in South Sumatera</i> | 49,53 Miliar / Bn | 36,72 Miliar / Bn | 8,78 Miliar / Bn | | |
| 6 | Pengembangan Dry Port Kalimas <i>The development of Dry Port Kalimas</i> | 28,80 Miliar / Bn | 26,06 Miliar / Bn | 20,02 Miliar / Bn | | |
| 7 | Penambahan Modal Disetor PT. KCJ sebesar Rp 95 Miliar <i>The increase of paid-in capital of PT KCJ Rp 95 M</i> | 95,00 Miliar / Bn | 24,82 Miliar / Bn | 14,07 Miliar / Bn | | |
| 8 | Rehab 40 Unit K.3 menjadi K.3 AC <i>The rehabilitation of 40 units K3 to become K3 AC</i> | 40,00 Miliar / Bn | 24,58 Miliar / Bn | 4,37 Miliar / Bn | | |
| 9 | Pengadaan 1 (satu) unit MTT untuk Divre III Sumatera Selatan <i>Procurement of 1 unit MTT for Divre III South Sumatera</i> | 36,00 Miliar / Bn | 20,79 Miliar / Bn | 5,63 Miliar / Bn | | |
| 10 | Implementasi SAP Modul Material Management (MM) dan Plan Management (PM) <i>The implementation of SAP Modul Material Management (MM) & Plan Management (PM)</i> | 21,53 Miliar / Bn | 20,74 Miliar / Bn | 5,09 Miliar / Bn | | |
| 11 | Pengadaan 60 Carset Bogie Tb398 <i>Procurement of 60 carset bogie Tb398</i> | 48,00 Miliar / Bn | 15,67 Miliar / Bn | 12,50 Miliar / Bn | | |
| 12 | Pensertifikatan Tanah di Jl. Ir. H. Juanda No. 250 Bandung <i>Certification of area at JL. Ir H. Djuanda No. 250 Bandung</i> | 22,88 Miliar / Bn | 15,58 Miliar / Bn | 9,42 Miliar / Bn | | |
| 13 | Rehab K.1 menjadi KA Wisata <i>The rehabilitation of K1 to become travel train (KA wisata)</i> | 13,50 Miliar / Bn | 9,64 Miliar / Bn | 1,50 Miliar / Bn | | |
| 14 | Tambahan pengembangan Emplasemen Stasiun Tarahan <i>Additional development of Tarahan Station's emplacement</i> | 17,05 Miliar / Bn | 9,17 Miliar / Bn | 1,17 Miliar / Bn | | |
| 15 | Pengadaan ATS, ACD dan EWS (Keselamatan) <i>Procurement of ATS, ACD, and EWS (safety)</i> | 20,00 Miliar / Bn | 7,70 Miliar / Bn | 1,50 Miliar / Bn | | |
| 16 | Pengadaan 100 Bogie Ride Control <i>Procurement of 100 Bogie Ride Control</i> | 27,50 Miliar / Bn | 6,67 Miliar / Bn | 1,74 Miliar / Bn | | |
| 17 | Pengadaan & Pemasangan Mesin Bubut Roda on Floor di BY Sgu <i>Procurement and installation of mesin bubut roda on floor at BY SGU</i> | 20,76 Miliar / Bn | 6,43 Miliar / Bn | 1,66 Miliar / Bn | | |
| 18 | Pengadaan 4 (empat) unit M.1 untuk memenuhi SF KA-KA Komersial <i>Procurement of 4 units M.1 to cover the SF of commercial trains</i> | 16,00 Miliar / Bn | 5,80 Miliar / Bn | 0,72 Miliar / Bn | | |
| 19 | Pengadaan Alat Keselamatan pada Gerbong (Boufer) <i>Procurement of safety tools in wagon (boufer)</i> | 20,00 Miliar / Bn | 5,60 Miliar / Bn | 0,46 Miliar / Bn | | |
| 20 | Pengembangan Balai Yasa Mekanik Cirebonprujakan pada Tahap I <i>The development of BY Mekanik Cirebonprujakan stage 1</i> | 10,00 Miliar / Bn | 4,72 Miliar / Bn | 1,27 Miliar / Bn | | |

| NO | JUDUL / DESKRIPSI PROYEK INVESTASI (Title of the Investment Projects) | NILAI PROYEK (Rp) Project Value (IDR) | RISIKO INHEREN (Rp) Inherent Risk (IDR) | RISIKO SISA (Rp) Residual Risk (IDR) | INHERENT RISKS | RESIDUAL RISKS |
|----|---|--|--|---|---------------------|---------------------|
| 21 | Pengembangan Stasiun Sukacinta dan Stasiun Kertapati <i>The development of Sukacinta and Kertapati Train Station</i> | 5,00 Milyar / Bn | 3,90 Milyar / Bn | 0,53 Milyar / Bn | 0 100 200 300 21 | 0 100 200 300 21 |
| 22 | Pengembangan Jaringan IT <i>The development of IT network</i> | 5,00 Milyar / Bn | 3,75 Milyar / Bn | 0,89 Milyar / Bn | 0 100 200 300 22 | 0 100 200 300 22 |
| 23 | Renovasi Stasiun Besar Kertapati <i>The renovation of Kertapati Train Station</i> | 8,95 Milyar / Bn | 3,66 Milyar / Bn | 3,24 Milyar / Bn | 0 100 200 300 23 | 0 100 200 300 23 |
| 24 | Pengembangan SAP di Kantor Pusat <i>The development of SAP in Head Office</i> | 5,00 Milyar / Bn | 3,05 Milyar / Bn | 1,02 Milyar / Bn | 0 100 200 300 24 | 0 100 200 300 24 |
| 25 | Pengembangan Kawasan Ambarawa <i>The development of Ambarawa Region</i> | 4,50 Milyar / Bn | 2,05 Milyar / Bn | 0,32 Milyar / Bn | 0 100 200 300 25 | 0 100 200 300 25 |
| 26 | Pengadaan Ultrasonic Crack Detector untuk Daop 1 Jkt & Daop 5 Pwt <i>Procurement of Ultrasonic Crack Detector for Daop 1 Jakarta & Daop 5 Pwt</i> | 0,54 Milyar / Bn | 0,18 Milyar / Bn | 0,36 Milyar / Bn | 0 100 200 300 26 | 0 100 200 300 26 |
| 27 | Pengadaan & Pemasangan 1 Mesin Fuel Injection Pump & Nozzle Test Stand serta Penggantian Control Mesin Test Injection di BY Yk <i>Procurement and installation of 1 Fuel Injection Pump Machine & Nozzle Test Stand and replacement of Test Injection Control Machine at BY YK</i> | 0,77 Milyar / Bn | 0,17 Milyar / Bn | 0,13 Milyar / Bn | 0 100 200 300 27 | 0 100 200 300 27 |
| 28 | Sertifikasi Tanah di Kelurahan Pinangsi, Kecamatan Tamansari Jakarta Barat <i>Certification of area on Pinangsi, Tamansari Sub-District, West Jkt</i> | 3,37 Milyar / Bn | 1,01 Milyar / Bn | 0,15 Milyar / Bn | 0 100 200 300 28 | 0 100 200 300 28 |
| 29 | Pembangunan 3 (tiga) lantai Ex Gedung Panpel Kantor Pusat PT. KAI <i>The development of 3 stairs ex-Panpel Building, Head Office of PT KAI</i> | 3,50 Milyar / Bn | 0,96 Milyar / Bn | 0,18 Milyar / Bn | 0 100 200 300 29 | 0 100 200 300 29 |
| 30 | Pengembangan Kawasan Lawang Sewu <i>The development of Lawang Sewu area</i> | 1,80 Milyar / Bn | 0,61 Milyar / Bn | 0,14 Milyar / Bn | 0 100 200 300 30 | 0 100 200 300 30 |
| 31 | Pengadaan 1 (satu) set Rerailing Equipment di Daop 9 Jember <i>Procurement of 1 set Rerailing Equipment in Daop 9 Jember</i> | 1,26 Milyar / Bn | 0,36 Milyar / Bn | 0,09 Milyar / Bn | 0 100 200 300 31 | 0 100 200 300 31 |
| 32 | Pengadaan Mesin Tes Shock Absorber di Balai Yasa Lahat <i>Procurement of Test Shock Absorber Machine at BY Lahat</i> | 0,80 Milyar / Bn | 0,29 Milyar / Bn | 0,09 Milyar / Bn | 0 100 200 300 32 | 0 100 200 300 32 |
| 33 | Pengadaan Mesin Potong Hydrolik di BY Yogyakarta <i>Procurement of Hydraulic Cutter Machine at BY Yk</i> | 1,08 Milyar / Bn | 0,25 Milyar / Bn | 0,20 Milyar / Bn | 0 100 200 300 33 | 0 100 200 300 33 |
| 34 | Pengadaan Mesin Pelepas Bearing di BY. Manggarai dan BY Surabaya Gubeng <i>Procurement of Bearing Release Machine at BY Mri & BY SGU</i> | 0,80 Milyar / Bn | 0,23 Milyar / Bn | 0,06 Milyar / Bn | 0 100 200 300 34 | 0 100 200 300 34 |
| 35 | Pensertifikatan Tanah di Jl. Ir. H. Juanda No. 215 Bandung <i>Certification of area at JL. Ir H. Djuanda No. 215 Bandung</i> | 1,31 Milyar / Bn | 0,16 Milyar / Bn | 0,07 Milyar / Bn | 0 100 200 300 35 | 0 100 200 300 35 |

Perlindungan Konsumen/Pelanggan

PT. KAI tak berhenti untuk melakukan perubahan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada pelanggan. Dimulai dari peningkatan layanan di stasiun, di atas KA, hingga layanan-layanan yang dirancang untuk mempermudah masyarakat mendapatkan tiket. Untuk layanan di stasiun misalnya, kini para calon penumpang dapat menggunakan toilet di area stasiun tanpa membayar alias gratis, kebersihan dan kerapian area stasiun pun sudah lebih baik. Selain itu, untuk kenyamanan calon penumpang, sekarang stasiun-stasiun sudah memisahkan area merokok dan tak merokok. Hal ini juga dilakukan sebagai partisipasi PT KAI untuk mewujudkan masyarakat Indonesia yang lebih sehat.

Selain itu, untuk mewujudkan ketertiban dan keamanan yang semakin terjamin, PT KAI telah menetapkan kebijakan *boarding pass* di area stasiun. Kini, tak semua orang dapat bebas memasuki area peron. Hanya mereka yang bertiket yang berhak memasuki area tersebut. Hal ini dilakukan PT KAI demi kenyamanan, ketertiban, dan keamanan calon penumpangnya. Sedangkan untuk kenyamanan penumpang di atas KA, PT KAI telah menetapkan beberapa kebijakan, diantaranya kapasitas okupasi 100% untuk KA seluruh kelas, tidak melayani tiket penumpang berdiri, larangan pedagang asongan dan merokok di atas KA. Dengan ditetapkannya aturan-aturan tersebut, kini naik KA ekonomi pun terasa nyaman dan aman.

Di samping itu, Perusahaan juga menyediakan berbagai saluran yang dapat digunakan oleh pelanggan untuk menyampaikan masukan baik berupa keluhan, saran maupun *compliment*. Suara pelanggan sangat penting bagi PT. KAI sebagai masukan untuk melakukan perbaikan dan penyempurnaan kualitas layanan. PT. KAI menyediakan saluran melalui website www.kereta-api.co.id atau alamat email kontak_pelanggan@kereta-api.co.id.

Guna memastikan terlaksananya strategi layanan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan, maka telah ditetapkan Unit *Customer Care* sebagai unit yang bertanggung jawab untuk memastikan terselenggaranya aspek-aspek pelayanan prima. Keberadaan Contact Center 121 sebagai layanan untuk memberikan informasi maupun reservasi tiket kereta api mendapatkan apresiasi yang baik oleh masyarakat.

Sebagaimana tercermin dari penghargaan yang diperoleh Perusahaan di tahun 2011, seperti Contact Center meraih Gold Kategori *The Best Technology Innovation Below 100 Seats* (CC 121), Bronze Kategori *The Best Contact Center Agent Inbound Below 100 Seats*, Silver Kategori *The Best Contact Center Supervisor Below 100 Seats* dan Bronze pada kategori *The Best Business Contribution*. Selain itu penghargaan lainnya, Inovasi Pelayanan Publik Terbaik II 2011 pada Anugerah BUMN 2011, Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010 pada Good Corporate Governance Award 2011.

Selain menyediakan meja customer service di stasiun-stasiun, saat ini perusahaan telah menunjuk pegawai yang bertanggungjawab khusus untuk melayani penumpang, yang kami sebut dengan *Customer Service on Train Officer* (CSO). Seorang CSO berperan sebagai Customer Service kami yang menemani perjalanan penumpang Kereta Api. Siap menerima kritik, saran, komplain guna memenuhi kebutuhan pelanggan akan pelayanan yang prima.

Protection of Consumer/Customer

PT. KAI never ceases to perform changes in order to improve customer service. Started from service improvement at the station, onboard the trains, to services designed to facilitate people in getting ticket. Services at the station for example, now customers can use toilets in station area for free, and cleanliness and neatness of station area has also become better. Besides, for the comfort of customers, now stations have separate smoking and non-smoking area. It is executed as PT KAI contribution to healthier Indonesian people.

Moreover, to guarantee more orderliness and safety, PT KAI has decided on boarding pass policy in station area. Now, not everyone can enter platform area freely, only those holding tickets entitled to enter the area. It is conducted by PT KAI for the comfort, orderliness, and safety of the customers. While for the comfort of passengers onboard the train, PT KAI has established several policies, among others are 100% occupancy capacity for all classes of the train, no more standing ticket, and prohibition of peddlers and smoking onboard the train. By stipulating those rules, now, even economic class train is comfortable and safe.

Furthermore, Corporate also provides various channels for the customers to convey their inputs, whether it is a complaint, advice or compliment. Customer's voice is very important for PT. KAI as inputs in order to improving and perfecting service quality. PT. KAI provides channels such as website www.kereta-api.co.id or e-mail address kontak_pelanggan@kereta-api.co.id.

In order to ensure the performance of service strategy according to determined plan, Customer Care Unit has been appointed as responsible unit for assuring execution of prime service aspects. The presence of Contact Center 121 as a service providing information or train ticket reservation is well appreciated by the public.

As reflected from awards obtained by the Corporate in 2011, such as Contact Center got Gold Category for The Best Technology Innovation Below100 Seats (CC 121), Bronze Category for The Best Contact Center Agent Inbound Below 100 Seats, Silver Category for The Best Contact Center Supervisor Below 100 Seats and Bronze for The Best Business Contribution category. Besides that, other awards include Inovasi Pelayanan Publik Terbaik II 2011 at Anugerah BUMN 2011, Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010 at Good Corporate Governance Award 2011.

Besides providing customer service desks at stations, at present corporate has appointed officers with special responsibility of serving customer, that we call Customer Service on Train Officer (CSO). A CSO takes the role of our Customer Service accompanying passengers on the journey, ready to receive critics, advices, or complaints to fulfill customer's demand for prime service.

Perkara Penting yang Dihadapi Perusahaan

Sepanjang tahun 2011 ini, perusahaan tidak terlepas dari kasus hukum yang melibatkan pihak ketiga dan berkaitan dengan kelangsungan bisnis dan operasional perusahaan. Adapun perkara penting yang sedang dihadapi oleh perusahaan, adalah sebagai berikut:

1. Gugatan perdata
2. Gugatan
3. Gugatan Tata Usaha Negara
4. Gugatan perselisihan Hubungan industrial dan
5. Bantahan

Perkara Penting yang Dihadapi Perusahaan:

1. Gugatan perdata yang diajukan PT.KAI kepada PT. BASKO yang terdaftar dalam register perkara Nomor: 12/Pdt.G/2012 /PN.Pdg. tanggal 02 Februari 2012 yang inti pokok perkaranya adalah: Bawa antara P dengan T sepakat mengadakan perjanjian persewaan lahan yang terletak di Kelurahan Air Tawar Kota Padang di Km 12+127,83/338,83 dan tertuang dalam perjanjian Nomor: 1762/D.19/IKD.14/1994 tertanggal 01 Juli 1994, dan kemudian diperpanjang dengan perjanjian Nomor: 76.2.A/D.19/Ikd/2001 tertanggal 15 Agustus 2001; Bawa setelah perjanjian tersebut berakhir pada tanggal 30 Mei 2004 hingga sekarang, T tidak pernah mengajukan perpanjangan persewaan, dan T juga beritikat tidak baik untuk mengembalikan obyek sewa kepada P; dan bahkan P telah menyurati T berulang kali untuk melakukan sewa, namun oleh T tidak diindahkan, sehingga perbuatan T dikatagorikan sebagai perbuatan wanprestasi yaitu dengan tidak mengembalikan obyek sewa kepada P setelah perjanjian berakhir.

Penyelesaiannya :

- Bawa sampai dengan saat ini, perkara tersebut masih dalam tahap pemeriksaan oleh Majelis Hakim PN Padang

2. Gugatan yang diajukan oleh Sultan Deli kepada PT.KAI Divre I SU sebagai Tergugat I, PT.KAI sebagai Tergugat II, dan Meneg BUMN sebagai Tergugat III yang terdaftar dalam register perkara Nomor: 371/PDT.G/2010/PN.MDN. tanggal 01 September 2010, yang inti pokok perkaranya adalah: Bawa Sultan Deli mendalilkan bahwasanya Jalan Bundar, Kelurahan Pulau Brayan Bengkel Baru, Kecamatan Medan Timur, Kota Medan seluas +/- 4 hektar (obyek perkara) adalah milik Sultan Deli berdasarkan Akte Consessie Mabar Deli Toewa Contract dan berakhir 2002, namun hingga sampai dengan saat ini PT.KAI (Persero) tidak mengembalikan "obyek sengketa" kepada Sultan Deli, sehingga perbuatan PT.KAI dikatagorikan sebagai Perbuatan Wanprestasi.

Penyelesaiannya :

- Bawa pada tanggal 06 Juni 2011, perkara tersebut telah mendapatkan putusan dari Pengadilan Negeri Medan, yang inti amar putusannya adalah: "Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya".
- Bawa atas putusan Pengadilan Negeri tersebut, Penggugat mengajukan upaya hukum banding, dan pada tanggal 13 Januari 2012 telah mendapatkan putusan dari Pengadilan Tinggi Medan Nomor: 433/PDT/2011/PT.MDN. yang inti amar putusannya adalah: "Membatalkan putusan Pengadilan Negeri Medan, dengan mengadili sendiri: "Menyatakan perbuatan PT.KAI adalah perbuatan wanprestasi, menghukum PT.KAI untuk mengembalikan obyek sengketa kepada Penggugat, dan menghukum PT.KAI untuk membayar ganti rugi materiil kepada Penggugat sebesar 500 juta setiap tahun terhitung sejak tahun 2002, dan menghukum PT.KAI supaya membayar uang paksa sebesar 1 juta setiap hari

Important Cases Faced by the Company

During the year 2011, the company has also faced legal cases involving third party and related to corporate business and operation performance. The important cases currently faced by the corporate are as follow:

1. Civil lawsuit
2. Lawsuit
3. State administration lawsuit
4. Lawsuit on Industrial Relationship Disagreement
5. Objection

Important Cases Faced by the Company:**1. Civil lawsuit filed by PT.KAI to PT. BASKO**

Registered in case register no. 12/Pdt.G/2012 /PN.Pdg. on 2 February 2012 which stated that the Plaintiff and the Defendant has agreed on a contract of land usage rights in an area in Kelurahan Air Tawar Kota Padang at Km 12+127,83/338,83. This agreement was embodied in a contract No.1762/D.19/IKD.14/1994 on 01 July 1994 and has been extended by another contract no.76.2.A/D.19/Ikd/2001 on 15 August 2001; Since the contract ended on 30 May 2004 up to now, the Defendant has never proposed for an extension and has no intention of returning the object of dispute to the Plaintiff. The plaintiff has even informed the Defendant in writing to pay for the rent, but has been ignored, so that the Defendant has been considered breaching the contract by not returning the object of despite by the time the contract is overdue.

Settlement:

- *The case is currently under investigation by the State Court of Padang.*

2. Civil lawsuit filed by Sultan Deli to PT.KAI Divre I SU as Defendant I, PT.KAI as Defendant II, and Meneg BUMN as Defendant III registered on case register Number: 371/PDT.G/2010/PN.MDN. 01 September 2010, which in essence states that Jalan Bundar, Kelurahan Pulau Brayan Bengkel Baru, Kecamatan Medan Timur, Medan whose area covers +/- 4 hectares (case object) belongs to Sultan Deli according to Akte Consessie Mabar Deli Toewa Contract which ends in 2002. Nevertheless, up to then PT.KAI (Persero) has yet to return the "disputed object" to Sultan Deli, so that this is considered a breach of contract.**Settlement:**

- *On 6 June 2011, the State Court of Medan has dropped a verdict which in essence stated that the court "dropped all the charges made by the Plaintiff".*

- *Pursuant to the verdict, the Plaintiff appealed which resulted in the verdict by the State Court of Sumatera Utara province no. 433/ PDT/2011/PT.MDN. which "cancels all the verdict made by the State Court of Medan and states that PT.KAI has breached the contract and sentenced PT.KAI with returning the object of dispute to the Plaintiff and paying for the losses of the Plaintiff in the amount of 500 million rupiahs every year since 2002 as well as paying 1 million rupiahs fine per day*

keterlambatan mengosongkan dan menyerahkan obyek sengketa kepada Penggugat terhitung sejak putusan ini telah berkekuatan hukum tetap”.

- Bahwa atas putusan dari Pengadilan Tinggi Medan tersebut, PT.KAI mengajukan upaya hukum kasasi, dan saat ini masih dalam proses pemberkasan di Pengadilan Negeri Medan.
3. Bantahan yang diajukan PT.KAI kepada PT.Hosseldy Rabel yang terdaftar dalam register perkara Nomor: 130/Pdt.Bth/2011/PN.Bgr. tanggal 02 Nopember 2011, yang inti pokok perkaranya adalah: Bahwa PT.KAI merasa keberatan atas telah diterbitkannya Penetapan Sita Eksekusi Ketua PN Bogor atas tanah milik PT.KAI yang terletak di Jalan Nyi Raja Permas Bogor sebagai pelaksana putusan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap sebagaimana yang dimohonkan oleh PT.HR., mengingat tanah yang telah diletakan sita eksekusi tersebut berstatus sebagai tanah negara.
- Penyelesaiannya :
- Bahwa sampai dengan saat ini, perkara tersebut masih dalam tahap pemeriksaan oleh Majelis Hakim PN Bogor
4. Gugatan Tata Usaha Negara yang diajukan PT.KAI kepada Kepala Kantor Pertanahan Kota Padang sebagai Tergugat, dan PT. Basko sebagai Tergugat Intervensi yang terdaftar dalam register perkara Nomor: 01/G/2012/PTUN.PDG. tanggal 18 Januari 2012, yang inti pokok perkaranya adalah: PT.KAI mengajukan gugatan kepada Tergugat dengan terbitnya sertifikat HGB atas nama Tergugat Intervensi di atas Tanah milik PT.KAI yang terletak di Kelurahan Air Tawar Timur, Kecamatan Padang Utara sebagaimana yang terurai di dalam Grondkaart No. 10 tanggal 6 Februari 1888 yang mana diatas tanah tersebut telah terbit sertifikat HGB atas nama Basrizal Koto.
- Penyelesaiannya :
- Bahwa sampai dengan saat ini, perkara tersebut masih dalam tahap pemeriksaan oleh Majelis Hakim Pengadilan Tata Usaha Negara Padang.
5. Gugatan Perselisihan Hubungan Industrial yang diajukan oleh Suladi, dkk kepada PT.KAI sebagai Tergugat I, Kowasjab sebagai Tergugat II, PT. Kencana Lima sebagai Tergugat III, dan PT.KCJ sebagai Tergugat IV yang terdaftar dalam register perkara Nomor : 245/PHI.G/2010/PN.JKT.PST. tanggal 28 September 2010, yang inti pokok perkaranya adalah: Bahwa Penggugat merasa dirugikan atas PHK (pengalihan) yang dilakukan Tergugat, dikarenakan tidak sesuai dengan UU Ketenagakerjaan.
- Penyelesaiannya :
- Bahwa pada tanggal 10 Februari 2011, perkara tersebut telah mendapatkan putusan dari Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, yang inti amar putusannya adalah: “menyatakan PHK melanggar UU ketenagakerjaan, dan menghukum Tegugat IV untuk mempekerjakan kembali para Penggugat”.
 - Bahwa atas putusan dari Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut, PT.KCJ mengajukan upaya hukum kasasi, dan proses saat ini dalam pemeriksaan Mahkamah Agung.

should PT.KAI be late in clearing out the area and handing over the object of dispute to the Plaintiff.”

- Pursuant to the above verdict, PT.KAI has filed a cassation, which is currently in the process of compiling in the State Court of Medan.

3. *Objection submitted by PT.KAI to PT.Hosseldy Rabel registered on case register Number: 130/Pdt.Bth/2011/PN.Bgr. dated 02 Nopember 2011, which in essence is: That PT.KAI objects to the publication of Attachment in Execution Decree by Head of PN Bogor over land owned by PT.KAI located at Jalan Nyi Raja Permas Bogor as executioner of verdict that is final and conclusive as appealed by PT.HR., considering the land put under attachment of execution is state property.*

Settlement:

- That at present, the case is still under scrutinization of Majelis Hakim PN Bogor.*

4. *State administration lawsuit filed by PT.KAI against Head of Land Board Office of Padang Municipal as Defendant, and PT. Basko as Defendant Intervension registered in case register Number: 01/G/2012/PTUN.PDG. dated 18 January 2012, which in essence is: PT.KAI submitted lawsuit against Defendants upon publication of certificate of Land Use Right Under the name of Defendant Intervension on the land owned by PT.KAI located at Kelurahan Air Tawar Timur, Kecamatan Padang Utara as mentioned in Grondkaart No. 10 dated 6 February 1888 which stated that upon this land a certificate of Land Use Right has been released under the name of Basrizal Koto.*

Settlement:

- That at present, this case is still under scrutinization of Panel of Judges of Pengadilan Tata Usaha Negara Padang.*

5. *Lawsuit on Industrial Relationship Disagreement filed by Suladi, dkk against PT.KAI as Defendant I, Kowasjab as Defendant II, PT. Kencana Lima as Defendant III, and PT.KCJ as Defendant IV registered on case register Number : 245/PHI.G/2010/PN.JKT.PST. dated 28 September 2010, which in essence is: That Plaintiff felt harmed by Termination of Employment conducted by Defendant, because it violates Manpower Laws.*

Settlement:

- That on 10 February 2011, this case has got the verdict of Industrial Relationship Court at Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, which in essence is: “stated that the Termination of Employment is Illegal Action, and sentenced Defendant IV to reemploy the Plaintiffs”.*
- That upon the verdict of Industrial Relationship Court at Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, PT.KCJ has appealed, and this process is under scrutinization of Mahkamah Agung.*

Keterbukaan dan Akses Informasi

Kemudahan mengakses berbagai informasi untuk stakeholder juga menjadi salah satu prioritas kami untuk memberikan layanan yang optimal. Oleh karena itu, dalam melakukan komunikasi kepada Pemegang Saham dan stakeholder lainnya, Perusahaan bertekad untuk menjalankan kebijakan pengungkapan informasi yang "fair" (*fair disclosure information*) dengan memperhatikan prinsip *equitable treatment* dan transparansi. Kegiatan komunikasi kepada pihak-pihak eksternal dilakukan di bawah koordinasi Sekretaris Perusahaan.

Unit Sekretaris Perusahaan/*Corporate Secretary* bertanggung jawab dalam memberikan informasi yang materil dan relevan kepada stakeholders seperti laporan Manajemen laporan-laporan lainnya ke Pemegang Saham dan stakeholders lainnya.

Akses informasi dan data Perusahaan kepada publik dilakukan melalui berbagai media komunikasi, antara lain website Perusahaan www.kereta-api.co.id; Portal BUMN PT. KAI (Persero) di <http://www.bumn.go.id/keretaapi> yang berisikan tentang profil perusahaan, informasi terkini, siaran pers, laporan tahunan, layanan produk hingga kegiatan CSR; *Mailing List* Perusahaan di e-mail kontak_pelanggan@kereta-api.co.id; Majalah REL yang memuat wisata, informasi tentang kereta api, hobi dan komunitas, kuliner hingga jadwal dan tarif kereta; serta Contact Center 121 sebagai pusat informasi dan reservasi tiket kereta api.

Sekretaris Perusahaan

Peran Sekretaris Perusahaan mencakup sebagai Pejabat Penghubung dan Komunikasi Perusahaan. Keputusan Direksi No. Kep. U/OT,003/IV/7/KA-2009 tanggal 27 April 2009, Sekretaris Perusahaan dipimpin oleh seorang *Executive Vice President* yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama, mempunyai tugas pokok sebagai unit pendukung penyelenggaraan:

- a. *Corporate Office*, dalam pengelolaan dokumen Perusahaan
- b. *Corporate Social Responsibility*
- c. *Corporate Communication*
- d. *Corporate Office, and Board administration*
- e. Memastikan prinsip-prinsip GCG telah berjalan efektif
- f. Mengintegrasiksn dan mengkonsolidasikan untit organisasi di bawahnya.

Fungsi Sekretaris Perusahaan adalah :

- a. Memberikan informasi yang material dan relevan kepada stakeholders seperti laporan Manajemen laporan-laporan lainnya ke Pemegang Saham dan stakeholders lainnya.
- b. Menjalankan tugas sebagai pejabat penghubung (*liaison officer*), telah menjalankan peran mengorganisasikan dan mengkoordinasikan pelaksanaan rapat-rapat Direksi,gabungan BOD-BOC, executive committee, RUPS serta peran perusahaan dengan stakeholders lainnya.
- c. Menjalankan fungsi pelaksanaan pendokumentasian RUPS dan rapat Direksi seperti risalah rapat Direksi dan RUPS, serta pendokumentasian daftar aktiva (*groundkaart*, seperti tanah, akte jual beli) kontrak-kontrak kerja sama operasi, takah dan lain sebagainya.
- d. Memastikan bahwa prinsip-prinsip GCG bejalan efektif di perusahaan.

Openness and Information Access

The convenience to access various informations for stakeholders is also one of our priorities to give optimum services. Therefore, in communicating with Shareholders and other stakeholders, Corporate is resolute to perform fair disclosure information by considering principles of equitable treatment and transparency. External communication is taken under coordination of Corporate Secretary.

Corporate Secretary Unit is responsible in providing material and relevant information to stakeholders, such as Management report and other reports to Shareholders and other stakeholders.

Public access to Corporate information and data is performed through various communication media, such as Corporate website www.kereta-api.co.id; Portal BUMN PT. KAI (Persero) at <http://www.bumn.go.id/keretaapi> containing corporate profiles, updated information, press release, annual report, product services to CSR activities; Corporate Mailing List at e-mail kontak_pelanggan@kereta-api.co.id; REL Magazine containing tours, information on trains, hobbies and community, culinary to train schedule and fare; also Contact Center 121 as center of information and reservation of train ticket.

Corporate Secretary

The role of Corporate Secretary includes as Corporate Liaison and Communication Officer. Decree of Board of Directors No. Kep. U/OT,003/IV/7/KA-2009 dated 27 April 2009, Corporate Secretary is lead by an Executive Vice President directly reports to President Director, having basic job as unit supporting performance of:

- a. *Corporate Office*, in managing Corporate documents
- b. *Corporate Social Responsibility*
- c. *Corporate Communication*
- d. *Corporate Office, and Board administration*
- e. Ensuring GCG principles have been effectively executed
- f. Integrating and consolidating its subordinate organization units.

The functions of Corporate Secretary are :

- a. Providing material and relevant information to stakeholders, such as Management report and other reports to Shareholders and other stakeholders.
- b. Executing the tasks as liaison officer, executing the role of organizing and coordinating Board of Directors meetings, BOD-BOC collection, excecutive committee, General Assembly and corporate role with other stakeholders.
- c. Executing performance function of documenting General Assembly and meetings of Board of Directors such as summary of the meetings, and documenting the list of assets (*groudkart*, such as land, certificates) operational cooperation contract,appearance and others.
- d. Ensuring that GCG principles are effectively performed inside corporate.

Biografi Sekretaris Perusahaan

Biografi singkat Sekretaris Perusahaan dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

Biography of Corporate Secretary

Brief Biography of Corporate Secretary can be observed at Corporate Data section in this Annual Report.

Siaran Pers 2011 / Press Release 2011

| NO | TANGGAL / DATE | PERISTIWA / EVENTS |
|----|----------------|--|
| 1 | January, 7 | PT. KAI memberikan penghargaan dan fasilitas olahraga kepada atlet angkat besi pada SEA GAMES XXVI tahun 2011 PT. KAI memberlakukan tarif baru KA kelas ekonomi |
| 2 | January, 8 | PT. KAI menandatangani MoU dengan PT. Arta Jasa tentang penyelenggaraan <i>online payment</i> |
| 3 | January, 26 | PT. KAI menandatangani nota kesepakatan Panglima Tentara Nasional Indonesia tentang pemberian tarif reduksi karcis kereta api khusus anggota TNI |
| 4 | January, 14 | PT. KAI menandatangani MoU dengan PT. Arta Jasa tentang penyelenggaraan <i>online payment</i> |
| 5 | January, 26 | PT. KAI menandatangani MoU dengan PT. Telkomsel tentang pemanfaatan produk dan layanan telekomunikasi selular |
| 6 | February, 12 | PT. KAI meluncurkan perjalanan KA Tambahan yaitu Kereta Api Harina Pagi relasi Bandung-Semarang |
| 7 | March, 15 | PT. KAI meluncurkan layanan <i>drive thru</i> tiket KA |
| 8 | May, 20 | PT. KAI meluncurkan kereta motif batik |
| 9 | June, 14 | PT. KAI dan Indomaret bekerja sama dalam layanan kemudahan pembelian tiket KA |
| 10 | July, 6 | PT. KAI dan CIMB Niaga bekerja sama dalam layanan pembelian tiket KA melalui CIMB Clicks Rencana operasi angkutan lebaran 2011 |
| 11 | July, 13 | PT. KAI dan PT. XL Axiata bekerjasama dalam layanan Internet Wi-Fi di kereta baru Argo Anggrek dan Telepon Umum Gratis (TUG) di sejumlah stasiun. |
| 12 | July, 22 | PT. KAI dan PT. XL Axiata bekerjasama dalam layanan Internet Wi-Fi di kereta baru Argo Anggrek dan Telepon Umum Gratis (TUG) di sejumlah stasiun. |
| 13 | August, 24 | Minister of Transportation, Freddy Numberi meresmikan dan sekaligus menyerahkan pengoperasian Kereta Ekonomi AC Gajah Wong kepada PT KAI (Persero) |
| 14 | 15 September | PT. KAI dengan US Trade and Development Agency (USTDA) telah menandatangani perjanjian hibah (<i>Grant Agreement</i>) senilai US \$ 593.954. |
| 15 | September, 28 | Peringatan HUT ke-66 PT. KAI dan branding logo baru |
| 16 | October, 11 | PT. KAI dan PT BNI menandatangani Perjanjian Kerjasama tentang Pengembangan Kartu Member KAI Rail Card |
| 17 | October, 11 | PT. KAI dan PT. Petrokimia Gresik menandatangani MoU di bidang angkutan barang hasil produksi PT PETROKIMIA GRESIK menggunakan transportasi kereta api |
| 18 | November, 22 | PT. KAI memberlakukan perubahan Grafik Perjalanan KA (GAPEKA) |
| 19 | November, 22 | Perubahan Pola Operasi KRL Jabodetabek menjadi <i>single operation</i> |

Etika Perusahaan

Kode Etik Perusahaan PT. KERETA API INDONESIA (Persero) atau *Corporate Code of Conduct* yang merupakan penjabaran operasional pelaksanaan dari Praktek *Good Corporate Governance* di Lingkungan PT. KERETA API INDONESIA (Persero) telah disusun dan ditetapkan pada Tahun 2006 sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Direksi PT. KERETA API (Persero) Nomor: Kep.U/HK.215/XI/1/KA-2006 tanggal 1 Nopember 2006 tentang Etika Usaha dan Etika Kerja di Lingkungan PT. KERETA API (Persero) yang kemudian pada Tahun 2009 telah disempurnakan dengan Surat Keputusan Direksi PT. KERETA API INDONESIA (Persero) Nomor : Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan PT. KERETA API (Persero).

Kode Etik Perusahaan

Kode etik perusahaan ini adalah merupakan suatu bagian dari pelaksanaan *Good Corporate Governance* oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), yang tersusun secara terkompilasi dengan mengacu kepada:

1. Anggaran Dasar Perusahaan dan perubahan-perubahannya.
2. Keputusan Direksi PT. KAI Nomor: KEP.U/HK.215/IV/1/KA-2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan *Good Corporate Governance* di lingkungan PT. KAI (*Good Corporate Management*) tanggal 12 April 2006.
3. Keputusan Direksi PT. KAI Nomor: Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan PT. KAI.

Pada hakekatnya, kode etik perusahaan PT. KAI ini berisikan tentang keharusan-keharusan yang wajib dilaksanakan dan larangan-larangan yang harus dihindari sebagai penjabaran pelaksanaan prinsip-prinsip GCG yaitu:

- Transparansi
- Akuntabilitas
- Pertanggungjawaban
- Kemandirian
- Keadilan

Maksud dan tujuan disusunnya kode etik perusahaan ini tidak hanya memastikan bahwa PT. KAI telah mematuhi semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, namun juga untuk memberikan panduan bagi PT. KAI dan/atau pegawainya di dalam melakukan interaksi berdasarkan nilai-nilai moral yang merupakan bagian dari budaya perusahaan.

Dengan demikian, etika bisnis dan etika kerja yang dijalankan di lingkungan PT. KAI adalah merupakan budaya dari budaya perusahaan PT. KAI.

Ruang lingkup kode etik perusahaan ini meliputi:

- a. Standar Etika dan Perilaku, yang mengatur tentang Pola Hubungan antara Perusahaan dengan :
 - Pegawai;
 - Pemberi Kerja/ Pengguna Produk/ Jasa;
 - Masyarakat;
 - Pejabat Negara;
 - Lingkungan;
 - Rekanan/ Mitra Kerja.
- b. Etika dan Perilaku Umum, diantaranya memuat Etika dan Perilaku Umum bagi Seluruh Komisaris, Direksi dan Pegawai, diantaranya :
 - Keharusan mentaati peraturan perundang-undangan dan peraturan perusahaan;
 - Keharusan menjunjung tinggi integritas, kejujuran dan etika bisnis dalam setiap pelaksanaan tugas sehari-hari;
 - Keharusan menjunjung tinggi tata krama berbisnis dalam hubungan usaha dengan pihak luar;

Corporate Ethics

Corporate Ethics of PT. KERETA API INDONESIA (Persero) or Corporate Code of Conduct which can be defined as performing Good Corporate Governance Practice inside PT. KERETA API INDONESIA (Persero) has been arranged and determined in 2006 as mentioned in Decree of Board of Directors of PT. KERETA API (Persero) Number: Kep.U/HK.215/XI/1/KA-2006 dated 1 November 2006 on Business and Working Ethics inside PT. KERETA API (Persero) which later in 2009 has been perfected with Decree of Board of Directors of PT. KERETA API INDONESIA (Persero) Number: Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated 12 Mei 2009 on Corporate Ethics Code of PT. KERETA API (Persero).

Corporate Ethics Code

This Corporate Ethics Code is a part of performing Good Corporate Governance by PT. Kereta Api Indonesia (Persero), compiled with reference to:

1. Corporate Statute and its changes.
2. Decree of Board of Directors of PT. KAI Number: KEP.U/HK.215/IV/1/KA-2006 on Performance Guidance of *Good Corporate Governance* inside PT. KAI (*Good Corporate Management*) dated 12 April 2006.
3. Decree of Board of Directors of PT. KAI Number: Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated 12 Mei 2009 on Corporate Ethics Code of PT. KAI.

Basically, corporate ethics code of PT. KAI contains obligations that must be performed and prohibitions that must be avoided as manifestation of performance of GCG principles, which are:

- Transparency
- Accountability
- Responsibility
- Independency
- Justice

The intention behind the arrangement of this corporate ethics code is not only to ensure that PT. KAI has been abide all of the existing regulations, but also gives guidance to PT. KAI and/or its employees in interaction based on moral values which is part of corporate culture.

Therefore, business and working ethics performed inside PT. KAI is a culture of PT. KAI corporate culture.

The scope of this corporate ethics includes:

- a. Standard for Ethics and Behaviour, controlling the Pattern of Corporate relationships with :
 - Employees;
 - Customers/Consumers;
 - Public;
 - Government officer;
 - Neighbourhood;
 - Partners.
- b. General Ethics and Behaviour, among others contains General Ethics and Behaviour for all Commissioners, Board of Directors and Employees, such as :
 - Obligation to follow the regulations and Corporate rules;
 - Obligation to uphold integrity, honesty and business ethics in performing daily tasks;
 - Obligation to uphold business etiquette in business relation with outsiders;

- Keharusan untuk menghindari terjadinya benturan kepentingan; serta
 - Berisi larangan-larangan
 - c. Etika dan Perilaku Komisaris, yang memuat tentang :
 - Keharusan memahami dan melaksanakan Prinsip-prinsip GCG dan Kode Etik Perusahaan;
 - Keharusan menghindari benturan kepentingan secara langsung atau tidak langsung;
 - Keharusan menjaga keamanan dan kerahasiaan informasi Perusahaan, serta
 - Kewajiban-kewajiban Komisaris dalam kaitannya dengan RUPS/RUPSLB.
 - d. Etika dan Perilaku Direksi, yang memuat tentang :
 - Keharusan memahami dan melaksanakan Prinsip-prinsip GCG dan Kode Etik Perusahaan;
 - Keharusan menghindari benturan kepentingan secara langsung atau tidak langsung;
 - Keharusan menjaga keamanan dan kerahasiaan informasi Perusahaan;
 - Keharusan dalam menjaga hubungan dengan Pemegang Saham, serta
 - Kewajiban-kewajiban Direksi dalam kaitannya dengan Penyelenggaraan Perusahaan dan RUPS/RUPSLB.
 - e. Etika dan Perilaku Pegawai, yang memuat tentang pola sikap dan perilaku :
 - Pegawai dalam Perusahaan secara umum;
 - Pegawai pada Jabatannya dalam Perusahaan;
 - Pegawai dengan atasan dan bawahan;
 - Pegawai dengan sesama pegawai lainnya, serta berisi Larangan-larangan dalam pekerjaan
 - f. Kebijakan Akuntansi dan Keuangan:

Semua informasi yang berhubungan dengan laporan keuangan, catatan dan laporan lainnya harus dibuat dengan akurat, lengkap dan sejurnya sesuai dengan transaksi perusahaan. Seluruh transaksi perusahaan harus dilakukan sesuai dengan otorisasi manajemen, ketentuan dari Biro Keuangan, Biro Administrasi dan kriteria terkait lain yang patut digunakan, termasuk pengeluaran/pembiayaan perorangan yang akan digantikan oleh perusahaan harus sesuai dengan kegunaan dan jumlah dari pengeluaran tersebut.
 - g. Keterbukaan dan Kerahasiaan Informasi;
 - h. Keharusan dan Larangan lainnya, khususnya yang berkaitan dengan : Integritas Bisnis, Suap, Hadiah, Keterlibatan dalam Politik, Sistem Pemasaran/ *Lobbying*, Pengadaan Barang dan Jasa, Pernyataan Palsu dan Klaim Palsu, Auditor Eksternal, Pengendalian Internal, Managemen Resiko, Benturan Kepentingan dan Lingkungan Kerja.
 - i. Penerapan Kode Etik Perusahaan, yang sangat dipengaruhi oleh komitmen pimpinan di kalangan Komisaris, Direksi, Manajemen, maupun kelompok kerja pegawai; serta sosialisasi kepada setiap lapisan pegawai.
 - j. Pelanggaran Etika, yang berisi tentang Sanksi atas setiap pelanggaran atas Kode Etik Perusahaan.

Obligation to avoid conflict of interest; and

Containing prohibitions

c. *Ethics and Behaviour of Commissioners, contain:*

 - Obligation to understand and execute GCG principles and Corporate Ethics Code;*
 - Obligation to avoid conflict of interest directly or indirectly;*
 - Obligation to keep the safety and secrecy of Corporate information, and*
 - Commissioners obligations in its relation with General Assembly.*

d. *Ethics and Behaviour of Board of Directors, contain:*

 - Obligation to understand and execute GCG principles and Corporate Ethics Code;*
 - Obligation to avoid conflict of interest directly or indirectly;*
 - Obligation to keep the safety and secrecy of Corporate information, and*
 - Obligation in keep relationship with Shareholders, and*
 - Obligations of Board of Directors related to performance of Corporate and General Assembly.*

e. *Ethics and Behaviour of Employees, contain pattern of ethics and behaviour:*

 - Employees in Corporate in general;*
 - Employees In their position inside corporate;*
 - Employees with their Superiors and Subordinates;*
 - Employees with other employees, also contain Prohibitions in work*

f. *Accountancy and Financial Policy:*
All the information related to financial report, notes and other reports must be made accurately, completely and honestly in accordance to corporate transaction. All corporate transaction must be made in accordance to management authorization, stipulation of Bureau of Financial, Bureau of Administration and other related criterion suitable to be used, including personal financing which will be changed by the corporate must suit the usage and amount of the financing.

g. *Openness and information secrecy;*

h. *Other obligation and prohibition, particularly related to: Business integrity, bribe, Gratification, Involvement in Politics, Marketing/Lobbying System, Provisioning of Goods and Services, False statement and claim, External Auditor, Internal Control, Risk Management, Conflict of Interest and Working Environment.*

i. *Application of Corporate Ethics Code, which is very much affected by leaders commitment in Commissioners, Board of Directors, Management, and employees working unit; and socialization to all layers of employee.*

j. *Violation of Ethics, contain Penalty for every violation of corporate ethics code.*

Sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Direksi PT. KERETA API INDONESIA (Persero) Nomor: Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan PT. KERETA API (Persero) (*Corporate Code of Conduct*) bahwa Kode Etik atau *Corporate Code of Conduct* berlaku dan merupakan panduan dalam melaksanakan tugas sehari-hari bagi seluruh Pegawai PT. KERETA API INDONESIA (Persero) dari Level Manajemen sampai pada tingkat Pelaksana.

As regulated in Decree of Board of Directors of PT. KERETA API INDONESIA (Persero) Number: Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated 12 May 2009 on Corporate Ethics Code of PT. KERETA API (Persero) (Corporate Code of Conduct) that Corporate Code of Conduct is valid and is a guidance in performing daily tasks for all employees of PT. KERETA API INDONESIA (Persero) from Management level to executor.

Dalam pelaksanaannya, sebagai wujud Komitmen dan ketiaatan terhadap Kode Etik Perusahaan, seluruh Pegawai PT. KERETA API INDONESIA (Persero) mengisi dan menandatangani Surat Pernyataan di atas materai yang isinya Pernyataan Tunduk Pada Kode Etik Perusahaan PT. KERETA API INDONESIA (Persero).

Upaya-upaya yang dilakukan dalam rangka penerapan dan penegakan Kode Etik Perusahaan, meliputi :

a. Sosialisasi

Sosialisasi Kode Etik Perusahaan dilakukan pada seluruh lapisan Pegawai di seluruh Lingkungan Kantor Pusat/ Daerah Operasi/ Divisi Regional/ Anak Perusahaan, baik dalam bentuk kegiatan sosialisasi langsung maupun menjadi materi dalam kegiatan pendidikan dan pembinaan yang dilakukan di Lingkungan Perusahaan juga dengan membuat Buku Saku Panduan Kode Etik Perusahaan bagi seluruh Pegawai PT. KERETA API INDONESIA (Persero).

b. Penegakan

Penegakan Kode Etik Perusahaan dilakukan melalui pembinaan dan Pemberian Sanksi kepada setiap Pegawai/ Pejabat yang telah terbukti melakukan pelanggaran Kode Etik dan/ atau Peraturan Disiplin yang berlaku di Perusahaan sesuai dengan tingkat pelanggarannya.

Pernyataan mengenai Budaya Perusahaan PT. KERETA API INDONESIA (Persero) telah dituangkan dalam Surat Keputusan Direksi Nomor : Kep.U/OT.203/IX/3/KA-2011 tanggal 22 September 2011 tentang Identitas Perusahaan PT. KERETA API INDONESIA (Persero), yang memuat tentang:

- Logo Perusahaan;
- Motto/Slogan Perusahaan : "Anda adalah Prioritas Kami";
- Nilai-nilai Inti Budaya Perusahaan : "Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi dan Pelayanan Prima";
- Lagu Mars PT. KERETA API INDONESIA (Persero).

Whistle Blowing System (WBS)

Saat ini Whistle Blowing System di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) belum tersusun secara sistematis. Namun sejalan dengan penerapan Good Corporate Governance (GCG) dan penegakan Code of Conduct perusahaan, PT. KAI terus berupaya untuk menciptakan kegiatan operasional yang bebas dari unsur kolusi, korupsi dan nepotisme. Dengan tetap memberikan sanksi kepada para pegawainya jika terbukti melakukan kesalahan dan merugikan perusahaan.

In its implementation, as realization of Commitment and obedience to Corporate Ethics Code, all employees of PT. KERETA API INDONESIA (Persero) fill and sign the Declaration stating Obedience to Corporate Ethics Code of PT. KERETA API INDONESIA (Persero).

Efforts made in order to implement and uphold Corporate Code of Conduct, include :

a. Socialization

Socialization of Corporate Code of Conduct is performed to all layers of Employee in all environment of Central Office/ Operational Area/ Regional Division/ Subsidiaries, in the shape of direct socialization and as material in education program performed inside Corporate Environment also by making Corporate Ethics Code Guidance Book for all employees of PT. KERETA API INDONESIA (Persero).

b. Upholding

Upholding Corporate Code of Conduct is performed through guidance and Penalty Given to every Employees/Officer proven of having violate Ethics Code and/ or Disciplinary Rules transpire in Corporate according to the level of violation.

Statement of Corporate culture of PT. KERETA API INDONESIA (Persero) is mentioned in Decree of Board of Directors Number: Kep.U/OT.203/IX/3/KA-2011 dated 22 September 2011 on Corporate Identity of PT. KERETA API INDONESIA (Persero), contain:

- Corporate Logo;
- Corporate Motto/Slogan: "You are our Priority";
- Core Values of Corporate Culture : "Integrity, Professional, Safety, Innovation and Prime Services";
- March of PT. KERETA API INDONESIA (Persero).

Whistle Blowing System (WBS)

At present, Whistle Blowing System in PT. Kereta Api Indonesia (Persero) has not been systematically arranged yet. However, simultaneous to implementation of Good Corporate Governance (GCG) and upholding of Corporate Code of Conduct, PT. KAI keeps trying to free operational activities from elements of corruption. By keep giving penalty to employees proven of committing mistakes and contributing loss to the company.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

Program Tanggung Jawab Sosial Perusahaan atau *Corporate Social Responsibility* (CSR) merupakan investasi bagi untuk mendukung terciptanya pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Penerapan program CSR merupakan salah satu bentuk implementasi dari konsep tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*). Diperlukan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) agar perilaku pelaku bisnis mempunyai arahan yang bisa dirujuk dengan mengatur hubungan seluruh kepentingan pemangku kepentingan (*stakeholders*) yang dapat dipenuhi secara proporsional, mencegah kesalahan-kesalahan signifikan dalam strategi korporasi dan memastikan kesalahan-kesalahan yang terjadi dapat diperbaiki dengan segera.

Secara konsisten, PT. KAI melaksanakan program CSR, yang difokuskan pada Program Kemitraan dan Bina Lingkungan serta Tanggung Jawab Sosial Lingkungan. Program CSR PT. KAI dilaksanakan sesuai kemampuan perusahaan dengan mempertimbangkan asas manfaat, keadilan, efisiensi dan efektivitas serta sumber dana yang tersedia.

PT. KAI melaksanakan Program CSR berdasarkan Berdasarkan Keputusan Direksi Nomor KEP.U/OT.003/III/6/KA-2009 tanggal 31 Maret 2009 Tentang "Organisasi dan Tata Laksana Dilingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero)" dan KEP.U/OT.003/VI/I/KA-2009 tanggal 5 uni 2009 Tentang "Perubahan dan Tambahan (P&T) Kedua atas Keputusan Direksi Nomor EP.U/OT.003/III/6/KA-2009 tanggal 31 Maret 2009 Tentang Organisasi dan Tata Laksana di lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api (Persero).

Corporate Social Responsibility (CSR) is an investment to encourage sustainable development. Implementation of CSR programs is a part of implementing Good Corporate Governance. Good Corporate Governance is a necessity to assist the direction of businesses, maintain stakeholders' interests proportionally, prevent significant faults in corporate strategy, and to ensure quick amendments of mistakes.

PT. KAI has consistently implements CSR programs focused on Partnership Programs, Environment Awareness, and Environment Social Responsibility. PT. KAI's CSR Programs are implemented on the bases of benefits, equality, efficiency, effectively, and funding availability.

The CSR Programs are based on Directors' Decree Number KEP.U/OT.003/III/6/KA-2009 dated 31st March 2009 on Organization and Procedures of PT. Kereta Api (Persero) Headquarters and KEP.U/OT.003/VI/I/KA-2009 dated 5th June 2009 on Amendments and Addendums (A&A). of Directors' Decree Number KEP.U/OT.003/III/6/KA-2009 dated 31st March 2009 on Organization and Procedures of PT. Kereta Api (Persero) Headquarters.

Program Kemitraan

Program kemitraan adalah program untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri melalui pemanfaatan dana dari bagian laba BUMN.

Partnership Programs

Partnership programs are programs to increase the competitiveness and independence of small businesses through State-owned Enterprises profits.



a. Penyaluran Dana Kemitraan (dalam ribuan rupiah)
Partnership Funding (in thousands of Rupiah)

Tabel
REALISASI PENYALURAN DANA PROGRAM KEMITRAAN
PARTNERSHIP FUNDING REALIZATION

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|---------------------|--------------------|-------------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|--------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Jawa Barat | 520.000 | 598.439 | 720.000 | 138,46 | 120,31 |
| 2 | Jawa Tengah | 423.500 | 545.000 | 646.000 | 152,54 | 118,53 |
| 3 | D.I Yogyakarta | 76.000 | 235.000 | 235.000 | 309,21 | 100,00 |
| 4 | Jawa Timur | 613.500 | 905.688 | 1.120.500 | 182,64 | 123,72 |
| 5 | Sumatera Selatan | 230.000 | 350.000 | 375.000 | 163,04 | 107,14 |
| 6 | DKI Jakarta | 149.000 | 300.000 | 355.000 | 238,26 | 118,33 |
| 7 | Hibah Donations | 40.980 | 733.532 | 111.940 | 273,16 | 15,26 |
| <i>Jumlah Total</i> | | 2.052.980 | 3.667.659 | 3.563.440 | 173,57 | 97,16 |

Realisasi penyaluran dana PKBL pada Tahun 2011 terealisasi sebesar Rp. 3.563.440 atau 97% dari anggaran sebesar Rp. 3.667.659. Penyaluran dana PKBL mencakup enam wilayah binaan yaitu Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, DIY, Jawa Timur, DKI Jakarta, dan Sumatera Selatan.

Realization of the Partnership and Environmental Awareness (PEA) funding in 2011 was Rp3,563,440 or 97% of the allotted Rp3,667,659. The funds were allotted to six designated provinces, namely Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Timur, DKI Jakarta, and Sumatera Selatan.

b. Peruntukan Dana Kemitraan dan Bina Lingkungan (dalam ribuan rupiah)
Allotted Partnership and Environmental Awareness Funds (in thousands of Rupiah)

Tabel
REALISASI PERUNTUKAN DAN KEMITRAAN DAN BINA LINGKUNGAN
PARTNERSHIP AND ENVIRONMENTAL AWARENESS FUND REALIZATION

| No | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|---------------------|---|-------------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|--------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Koperasi & Usaha Kecil Cooperation & Small Businesses | 2.012.000 | 2.934.127 | 3.451.500 | 171,55 | 117,63 |
| 2 | Hibah Donations | 40.980 | 733.532 | 111.940 | 273,16 | 15,26 |
| 3 | Bina Lingkungan Environmental Awareness | 68.238 | 2.163.360 | 520.875 | 763,32 | 24,08 |
| <i>Jumlah Total</i> | | 2.121.218 | 5.831.019 | 4.084.315 | 192,55 | 70,04 |

Penyaluran dana kemitraan Tahun 2011 untuk pinjaman Koperasi dan usaha kecil terealisasi sebesar Rp. 3.451.500 atau 118% dari anggaran Rp. 2.934.127, Hibah terealisasi Rp. 111.940 atau 15 % dari anggaran Rp. 733.532 dan Bina Lingkungan terealisasi Rp. 520.875 atau 24% dari anggaran Rp. 2.163.360. Penyaluran dana kemitraan dan Bina Lingkungan belum mencapai anggaran hal ini disebabkan keterbatasan waktu dalam melakukan survey dan proses penilaian calon Mitra Baru yang layak atau tidak untuk menjadi mitra binaan serta keterbatasan waktu karena dana baru di transfer ke cek PKBL di Triwulan IV Tahun 2011.

In 2011, the company loaned cooperatives and small businesses Rp3,451,500 or 118% of the allotted Rp2,934,127. The amount donated was Rp111,940 or 15% of the allotted Rp733,532. Of the allotted Rp2,163,360, 24% or Rp520,875 of the sum was directed to Environmental Awareness programs. The reasons for the underfunding of the Partnership and Environmental Awareness programs were due to time constraints in conducting surveys, election of eligible partners. Another reason is because the funds for the program were injected in the 4th quarter of 2011.

c. Berakhirnya Masa Pembinaan (dalam ribuan rupiah)
Post-partnership Period (in thousands of Rupiah)

Tabel
REALISASI PELUNASAN PINJAMAN
LOAN SETTLEMENT REALIZATION

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|----|--|-------------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|--------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Pengembalian Pokok <i>Principal Return</i> | 1.507.736 | 1.504.299 | 1.565.967 | 103,86 | 104,10 |
| 2 | Bunga Pinjaman <i>Interest</i> | 185.699 | 209.379 | 228.166 | 122,87 | 108,97 |
| | Jumlah Total | 1.693.435 | 1.713.678 | 1.794.133 | 105,95 | 104,69 |

Tingkat pengembalian pokok pinjaman Tahun 2011 tercapai sebesar Rp.1.565.967 atau 104% dari anggarannya sebesar Rp. 1.504.299 dan bunga pinjaman Rp.228.166 atau 109% dari anggaran Rp.209.379. Realisasi anggaran pengembalian pokok dan bunga Tahun 2011 melampaui anggaran hal ini dikarenakan :

- 1) Konsistensi Sub Tim PKBL Daerah yang giat melakukan penagihan dan monitoring terhadap Mitra Binaan.
- 2) Kesadaran Mitra Binaan sendiri dalam membayar cicilan
- 3) Pemantauan serta pembinaan Tim Pusat terhadap pelaksanaan PKBL di daerah.

Principal returns in 2011 reaches Rp1,565,967 or 104% of the allotted Rp1,504,299 whereas interest reaches Rp228,166 or 109% of the projected Rp209,379. The excess in 2011 is due to:

- 1) *The Local PAE Subteams' consistency in collecting and monitoring their partners;*
- 2) *The partner's cognizance in paying instalments;*
- 3) *The Central Team's monitoring and training of the local PAE programs.*

d. Posisi Dana Kemitraan (dalam ribuan rupiah)
Partnership Funding Position (in thousands of Rupiah)

Tabel
POSISI DANA PROGRAM KEMITRAAN PARTNERSHIP PROGRAM POSITION

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|---|--|-------------------------------|------------------|-----------------------|-----------------|---------------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| A. SUMBER DANA SOURCES | | | | | | |
| 1. | SALDO AWAL <i>INITIAL BALANCE</i> | 87.690 | 113.850 | 113.850 | 129,83 | 100,00 |
| 2. | PENERIMAAN RECEIVABLES | | | | | |
| a. | Penyisihan Laba Perusahaan <i>Company Profits</i> | 464.400 | 2.163.360 | 2.163.360 | 465,84 | 100,00 |
| b. | Pengembalian Pokok <i>Principal Returns</i> | 1.507.736 | 1.504.299 | 1.565.967 | 103,86 | 104,10 |
| c. | Bunga Pinjaman <i>Interest</i> | 185.699 | 209.379 | 228.166 | 122,87 | 108,97 |
| d. | Jasa giro <i>Checking Services</i> | 3.404 | 3.598 | 13.815 | 405,85 | 383,96 |
| e. | Pemindahbukuan dari daerah <i>Remittance from local offices</i> | - | | 3.181 | | |
| f. | Pemindahbukuan dari KP <i>Remittance from the central office</i> | - | | 1.757.233 | | |
| g. | Lainnya Others | 4.639 | | 26.492 | 571,05 | |
| | Jumlah 2 Subtotal | 2.165.878 | 3.880.636 | 5.758.215 | 265,86 | 148,38 |
| JUMLAH DANA TERSEDIA Available Funds | | | | | | |
| | | 2.253.568 | 3.994.486 | 5.872.065 | 260,57 | 147,00 |
| B. PENGGUNAAN DANA ALLOCATION | | | | | | |
| a. | Pinjaman/Bantuan Modal Kerja <i>Capital Loans/Assistance</i> | 2.012.000 | 2.934.127 | 3.451.500 | 171,55 | 117,63 |
| b. | Hibah/Pendidikan <i>Donations/Training</i> | 40.980 | 733.532 | 111.939 | 273,16 | 15,26 |
| c. | Pajak & Biaya Adm. <i>Taxes & Administrative Fees</i> | 2.735 | 4.500 | 7.418 | 271,27 | 164,85 |
| d. | Monitoring & Survey <i>Monitoring & Survey</i> | 33.320 | 87.612 | 28.800 | 86,43 | 32,87 |
| e. | Honor Tim PKBL PAE Teams Stipend | 21.216 | 23.800 | 15.222 | 71,75 | 63,96 |
| f. | Pemindahbukuan ke KP <i>Remittance to the central office</i> | | | 3.181 | | |
| g. | Pemindahbukuan ke Daerah <i>Remittance to local offices</i> | | | 1.757.283 | | |
| h. | Lainnya Others | 29.468 | - | 29.679 | 100,72 | |
| | Jumlah 3 Subtotal | 2.139.718 | 3.783.571 | 5.405.023 | 252,60 | 142,86 |
| SALDO AKHIR Final Balance | | | | | | |
| | | 113.850 | 210.915 | 467.042 | 410,23 | 221,44 |

Saldo awal dana kemitraan per 1 Januari 2011 sebesar Rp. 113.850, jumlah penerimaan sebesar Rp. 5.758.215, pengeluaran sebesar Rp. 5.405.023 sehingga saldo akhir sebesar Rp. 467.042

The initial partnership balance as of 1st January 2011 was Rp113,850; the amount receivable was Rp5,758,215; the expenses amounted to Rp5,405,023. The final balance was Rp467,042.

e. Posisi Dana Pembinaan (dalam ribuan rupiah)
Partnership Funding Position (in thousands of Rupiah)

Tabel
POSISI DANA BINA LINGKUNGAN Environmental Awareness Funding Position

| NO | URAIAN DESCRIPTION | REALISASI REALIZATION 2010 | TAHUN YEAR 2011 | | RASIO RATIO (%) | |
|----|---|----------------------------|------------------|-----------------------|-----------------|---------------|
| | | | ANGGARAN BUDGET | REALISASI REALIZATION | 5:3 | 5:4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | SALDO AWAL <i>Initial Balance</i> | 27.628 | 263.932 | 263.932 | 955,31 | 100,00 |
| 2. | PENERIMAAN <i>Receivables</i> | | | | | |
| a. | Laba Perusahaan <i>Company Profits</i> | 309.600 | 2.163.360 | 2.163.360 | 698,76 | 100,00 |
| b. | Jasa giro <i>Checking Services</i> | 1.062 | 1.500 | 25.723 | 2.423,21 | 1.714,89 |
| c. | Lainnya/Pengembalian <i>Others>Returns</i> | - | - | - | - | - |
| | Jumlah 2 Subtotal | 310.662 | 2.164.860 | 2.189.083 | 704,65 | 101,12 |
| | JUMLAH DANA TERSEDIA Available Funds | 338.290 | 2.428.792 | 2.453.016 | 725,12 | 101,00 |
| 3. | PENGELUARAN <i>Expenses</i> | | | | | |
| a. | BUMN Pembina <i>Trainer Enterprise</i> | 18.238 | 1.514.352 | 520.875 | 2.856,07 | 34,40 |
| b. | Beban Operasional <i>Operating Costs</i> | 6.120 | 25.800 | 14.313 | 233,89 | 55,48 |
| c. | BUMN Peduli Enterprise <i>CSR</i> | 50.000 | 649.008 | - | - | - |
| | Jumlah 3 Subtotal | 74.357 | 2.189.160 | 535.188 | 719,75 | 24,45 |
| 4. | SALDO AKHIR <i>Final Balance</i> | 263.932 | 239.632 | 1.917.827 | 726,64 | 800,32 |



Saldo Awal dana Kemitraan dan Bina Lingkungan per 1 Januari 2011 sebesar Rp. 263.932 Jumlah penerimaan sebesar Rp. 2.189.083, Pengeluaran sebesar Rp. 535.188 sehingga saldo akhir sebesar Rp. 1.917.827, termasuk dana BUMN peduli sebesar 30%.

Kinerja PKBL

a) Efektivitas Penyaluran Dana

Pada tahun 2011 realisasi efektifitas penyaluran dana sebesar atau di bawah standar yang ditetapkan sebesar 90,00%, dengan demikian mendapatkan skor 2,00 dari skor 3,00 yang dianggarkan.

b) Tingkat Kolektibilitas

Pada tahun 2011 realisasi kolektibilitas pengembalian pinjaman sebesar atau di atas standar yang ditetapkan sebesar 70,00%, dengan demikian mendapatkan skor 3,00 dari skor 3,00 yang dianggarkan.

Data tanggal penyampaian laporan dan perhitungan kinerja PKBL terkait dengan efektivitas penyaluran dana dan kolektibilitas pengembalian pinjaman disajikan pada tabel berikut:

The initial partnership balance as of 1st January 2011 was Rp263,932; the amount receivable was Rp2,189,083; the expenses amounted to Rp535,188. The final balance was Rp1,917,827, inclusive of Enterprise CSR of 30%.

PAE Performance

a) Funding Effectiveness

In 2011, the funding effectiveness is equal or below the set standard of 99.00%. This therefore earns a score of 2.00 out of a possible 3.00.

b) Collectability

In 2011, the funding effectiveness is equal or above the set standard of 70.00%. This therefore earns a score of 3.00 out of a possible 3.00.

Report submission date and PAE performance assessment in relation to funding effectiveness and collectability of loan principal are as follows:

| No | Keterangan Item | Ketentuan Description | Realisasi Realized | Hasil Result |
|----|--|--|--|-------------------------------|
| 1 | Laporan Perhitungan Tahunan Annual Report | 30 April 2012 <i>30th April 2012</i> | 31 Maret 2012 <i>31st March 2012</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| 2 | RKAP | 2 Bulan atau lebih cepat sebelum awal tahun 2011 <i>2 months or prior to 2011</i> | 29 Oktober 2010 <i>29th October 2010</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| 3 | Laporan Periodik Periodic Report | Lebih kecil atau = 0 hari <i>Less or = 0 days</i> Antara 0 s.d = 30 hari <i>Between 0 to = 30 days</i> Antara 30 s.d = 60 hari <i>Between 30 to = 60 days</i> | Tepat waktu <i>On time</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| | Triwulan I Quarter I | 30 April 2011 <i>30 April 2011</i> | 28 April 2011 <i>28 April 2011</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| | Triwulan II Quarter II | 31 Juli 2011 <i>31 July 2011</i> | 29 Juli 2011 <i>29 July 2011</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| | Triwulan III Quarter III | 31 Oktober 2011 <i>31 October 2011</i> | 31 Oktober 2011 <i>31 October 2011</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| | Triwulan IV Quarter IV | 31 Januari 2012 <i>31 January 2012</i> | 27 Januari 2011 <i>27 January 2011</i> | Tepat waktu <i>On time</i> |
| 4 | Kinerja PKBL <i>PAE Performance:</i> | | | |
| a | Efektivitas Penyaluran Dana <i>Funding Effectiveness</i> | Jml. Dana Disalurkan <i>Funds Channeled</i> Jml. Dana Tersedia <i>Funds Available</i> | $\frac{3.563.439}{4.085.159} \times 100\%$ | 87,23% |
| b | Kolektibilitas Pengembalian Pinj. <i>Collectability Loan Return</i> | Rata2 Tertimb. Kolektib. <i>Average Collectability.</i> Jml Pinj. Yg disalurkan <i>Loans approved</i> | $\frac{5.226.253}{6.971.449} \times 100\%$ | 74,97% |

Di tahun 2011, beberapa kegiatan promosi dan pameran yang rutin dikuti oleh CSR Kereta Api Indonesia dengan mengikutsertakan mitra binaan diantaranya adalah:

- Pameran produk PKBL BUMN EXPO di JCC
- Pameran BUMN Expo di Graha Manggala Manggala Siliwangi, Bandung
- Pameran Bhakti UKM BUMN Gelar Karya Produk PKBL BUMN di JEC Yogyakarta

Program Community Relations

Community Relations Management mempunyai tugas dan tanggung jawab atas pengelolaan hubungan internal dan eksternal yang fokus pada pembinaan komunitas. Dalam hal ini *Community Relation Management* sebagai bagian tanggung jawab sosial Perusahaan.

Kegiatan *Community Relations* pada dasarnya dapat dilihat sebagai usaha perusahaan untuk mengirimkan pesan kepada stakeholder tentang tindakan-tindakan yang dilakukan perusahaan untuk kepentingan sosial dan lingkungan. Kegiatan community relations merupakan refleksi atas munculnya konflik sosial antara kapitalis dengan kelompok lain (seperti pekerja, kelompok pecinta lingkungan, konsumen, dan lainnya).

Berbagai kegiatan *community relations* PT. KAI yang telah dilakukan sepanjang tahun 2011 yaitu:

Internal Relations

Internal Relation yang dilakukan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah berupa pembinaan komunitas intern, dalam hal ini adalah karyawan perusahaan. Kegiatan internal relations yang rutin dilaksanakan adalah Badan Pembina Olah Raga & Kesenian (Baporseni). Dengan kegiatan ini diharapkan karyawan dapat menyalurkan hobinya tanpa mengganggu pekerjaannya. Selain itu kegiatan ini juga bisa untuk meningkatkan prestasi dan *image* perusahaan, yaitu dengan mengikuti kompetisi-kompetisi seperti liga perhubungan dan liga BUMN. Kegiatannya Baporseni yang rutin dilakukan antara lain: Baporseni Sepak Bola, Baporseni Futsal, Baporseni Bola Voli, Baporseni Catur , Baporseni Tenis Meja dan Baporseni Bulutangkis.

a. Baporseni Sepak Bola

Baporseni Sepakbola bertujuan untuk menampung bakat dan minat karyawan dalam dunia sepakbola. Kegiatan Baporseni sepakbola juga berperan dalam menjaga kekompakkan kerja serta menjaga kesehatan para karyawan. Kegiatan Baporseni sepakbola dilaksanakan di luar jam kerja kantor, sehingga tidak mengganggu kerja para karyawan. Kegiatan ini merupakan wujud nyata dari *Internal Community Relation Management*. Prestasi dari kegiatan Baporseni sepakbola adalah mendapat juara 1 Liga Perhubungan tahun 2011.

b. Baporseni Futsal

Baporseni Futsal berperan dalam menjaga kekompakkan kerja serta menjaga kesehatan para karyawan. Selain itu baporseni Futsal bertujuan untuk menampung bakat dan minat karyawan dalam dunia Futsal. Kegiatan ini merupakan wujud nyata dari *Internal Community Relation Management*. Prestasi terbaik Futsal adalah juara 1 Liga Perhubungan tahun 2010.

c. Baporseni Bola Voli

Baporseni Bola Voli bertujuan untuk menyalurkan hobi pegawai dibidang olahraga khususnya di cabang bola voli. Selain itu kegiatan ini bertujuan untuk menjaga kesehatan dan kekompakkan para pegawai. Kegiatan ini merupakan wujud nyata CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pegawainya.

In 2011, PT. Kereta Api's CSR participated in several promotions and exhibitions where several of its partners were presented, among which:

- State-owned Enterprise PAE product exhibition at JCC
- State-owned Enterprise Expo at Graha Manggala Siliwangi, Bandung
- State-owned Enterprise SME Exhibition
- State-owned Enterprise PAE product exhibition at JEC Yogyakarta

Program Community Relations

Community Relations Management is responsible in managing internal and external relations, focusing on community development. In this case, *Community Relation Management* is part of the company's CSR.

Community Relations activities may be perceived as the company's efforts to send a message to the stakeholders on actions undertaken by the company in its social and environmental interests. The activities answer the emergence of social conflicts between capitalists and other groups (such as workers, environment activists, consumers).

In 2011, the efforts undertaken by PT. KAI's community relations include:

Internal Relations

This comprises internal community development, in this case the company's employees. The Sports & Arts Development Board routinely holds internal relations activities. The Board expects employees to be able to direct their hobbies without interfering their jobs. In addition, the activities are expected to improve the company's performance and image by taking part in competitions such as Transport League and BUMN League. Routine Board activities include: football, futsal, volley, chess, table tennis, and badminton.

a. Football

Football is aimed at serving employees' talent and interest in the game. It also acts to maintain employees' cohesiveness and health. Matches are held after work-hours. The matches are the realization of Internal Community Relations Management. This Board's best performance was winning the Transportation League in 2011.

b. Futsal

Futsal also acts to maintain employees' cohesiveness and health. In addition, it is aimed to serve employees' talent and interest in the game. The matches are the realization of Internal Community Relations Management. This Board's best performance was winning the Transportation League in 2010.

c. Volley

This Board is aimed to serve employees' talent and interest in the game. It also acts to maintain employees' cohesiveness and health. The matches are the realization of PT. Kereta Api Indonesia (Persero)'s CSR to its employees.

d. Baporseni Catur

Baporseni Catur bertujuan untuk menyalurkan hobi pegawai dibidang olahraga khususnya cabang catur. Kegiatan ini merupakan wujud nyata CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pegawainya.

Baporseni catur juga menyelenggarakan pertandingan persahabatan dengan tim dari PT Indosat Tbk. Pertandingan persahabatan ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan dan menjalin silahturahmi dengan pecinta catur di perusahaan lainnya.

e. Baporseni Bulutangkis

Baporseni Tenis Meja bertujuan untuk menyalurkan hobi pegawai dibidang olahraga khususnya cabang tenis meja. Selain itu kegiatan ini bertujuan untuk menjaga kesehatan pegawai. Kegiatan ini merupakan wujud nyata CSR PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pegawainya.

External Relations

External Relation Management yang dilakukan Perusahaan adalah berupa pembinaan komunitas eksternal ditujukan kepada masyarakat di sekitar tempat usaha dan atau masyarakat yang ada hubungan langsung/ tidak langsung dengan bisnis Perusahaan. Kegiatan *External Relations* yang telah dilaksanakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah:

a. Program One Billion Indonesia Trees (OBIT) adalah program yang dicanangkan Kementerian BUMN dalam bidang lingkungan. Untuk tahun 2011 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan jatah penanaman pohon sebanyak 125.000 pohon. Namun, tahun 2011 ini penanaman pohon baru sejumlah lebih kurang 62.900 pohon yang tersebar di seluruh Daerah Operasi, Divisi Regional, Balai Yasa dan Balai Pelatihan.

1. Daop 1 Jakarta sebanyak 7.000 pohon
2. Daop 2 Bandung Sebanyak 4.000 pohon
3. Daop 3 Cirebon Sebanyak 5.000 pohon
4. Daop 4 Semarang sebanyak 5.000 pohon
5. Daop 5 Purwokerto sebanyak 5.000 pohon
6. Daop 6 Yogyakarta sebanyak 5.500 pohon
7. Daop 7 Madiun sebanyak 4.800 pohon
8. Daop 8 Surabaya sebanyak 5.000 pohon
9. Daop 9 Jember sebanyak 5.000 pohon
10. Divre 3 Sumatera Selatan sebanyak 5.000 pohon
11. Balai Yasa Tegal sebanyak 500 pohon
12. Balai Yasa Yogyakarta sebanyak 500 pohon
13. Balai Yasa Surabaya Gubeng sebanyak 500 pohon
14. BPTT Yogyakarta sebanyak 100 pohon
15. BPTP Bekasi sebanyak 500 pohon
16. BPM Laswi sebanyak 1000 pohon
17. BPSTL Laswi sebanyak 2000 pohon
18. BP Opsar Dago sebanyak 50 pohon
19. Gudang Cikudapateuh sebanyak 1500 pohon
20. Divre 1 Sumatera Utara sebanyak 5000 pohon

b. Program Bhakti Sosial tahun 2011 dilaksanakan dengan bekerjasama dengan UUK PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Program bhakti sosial ini meliputi pengobatan gratis dan khitanan massal. Sasaran program bhakti sosial adalah warga sekitar stasiun maupun rel. Selain itu juga dalam pelaksanaan bhakti sosial juga dilakukan sosialisasi untuk ikut menjaga kelancaran perjalanan kereta api dan menjaga aset-aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) serta untuk pedagang asongan diminta tertib dalam berdagang di dalam stasiun, tidak boleh naik ke kereta.

d. Chess

This Board is aimed to serve employees' talent and interest in the game. The matches are the realization of PT. Kereta Api Indonesia (Persero)'s CSR to its employees.

This Board also holds friendly matches with teams from PT. Indosat, Tbk. The matches are aimed to sharpen player's skills and open new networks with chess players from other companies.

e. Table Tennis

This Board is aimed to serve employees' talent and interest in the game. It also acts to maintain employees' cohesiveness and health. The matches are the realization of PT. Kereta Api Indonesia (Persero)'s CSR to its employees.

External Relations

External Relations Management conducted by the Company involves training of external communities, especially to those residing near to the Company's location of business or those directly or indirectly involved with the Company's business. Previous activities under the External Relations include:

a. One Billion Indonesia Trees (OBIT) program – a program pioneered by state-owned enterprises working with the environment. In 2011, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) was required to plant 125,000 trees. However, in 2011, approximately 62,900 trees were planted across various divisions.

1. Operation District 1 Jakarta: 7,000 trees
2. Operation District 2 Bandung: 4,000 trees
3. Operation District 3 Cirebon: 5,000 trees
4. Operation District 4 Semarang: 5,000 trees
5. Operation District 5 Purwokerto: 5,000 trees
6. Operation District 6 Yogyakarta: 5,000 trees
7. Operation District 7 Madiun: 5,000 trees
8. Operation District 8 Surabaya: 5,000 trees
9. Operation District 9 Jember: 5,000 trees
10. Regional Division 3 Sumatera Selatan: 5,000 trees.
11. Tegal Train Yard: 500 trees.
12. Yogyakarta Train Yard: 500 trees.
13. Surabaya Gubeng Train Yard: 500 trees.
14. Yogyakarta Railroad Engineering School: 100 trees
15. Bekasi Railroad Engineering School: 500 trees.
16. Laswi BPM: 1,000 trees.
17. Laswi BPSTL: 2,000 trees.
18. Dago Officer Training School: 50 trees.
19. Cikudapateuh Storage: 1,500 trees.
20. Regional Division 1 Sumatera Utara: 5,000 trees.

b. Social Service Program in 2011 was conducted jointly with PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Health Centre. The program involves free healthcare and mass circumcision. The target of the program was those residing near to stations or rails. During the course of the social service, calls to look after the smoothness of rail transport, maintenance of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) assets, and orderly conduct for street

Bhakti sosial tahun 2011 kerjasama CSR dengan UUK PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dilaksanakan di daerah, yaitu :

1. Daop 2 Bandung dilaksanakan di Garut
2. Daop 3 Cirebon dilaksanakan di Stasiun Pegaden
3. Daop 4 Semarang dilaksanakan di Stasiun Tegal
4. Daop 5 Purwokerto dilaksanakan di BP Kroya
5. Daop 6 Yogyakarta dilaksanakan di BP Solo
6. Daop 7 Madiun dilaksanakan di BP Kertosono
7. Daop 9 Jember dilaksanakan di Stasiun Klakah
8. Divre 2 Sumatera Barat dilaksanakan di Stasiun L. Agung dan di Lokasi bencana banjir bandang di Sumba (Pesisir Selatan)
9. Subdivre 3.2 Tanjungkarang dilaksanakan di BP Baturaja

c. Community Development

Community development merupakan bukti nyata kepedulian PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap masyarakat yang tinggal di wilayah stasiun maupun sekitar rel. Community development lebih ditujukan ke daerah yang memiliki kerawanan gangguan operasional kereta api yang tinggi.

Community development dilaksanakan dengan tujuan untuk mengurangi gangguan perjalanan kereta api yang di akibatkan pelemparan ke arah kereta yang sedang berjalan maupun pengrusakan atau pencurian sarana dan prasarana kereta api. Dari kegiatan ini diharapkan masyarakat sekitar rel dapat membantu atau ikut serta menjaga keamanan sarana dan prasarana perkeretaapian, atau bisa mengingatkan kepada anak-anak untuk tidak melakukan pelemparan ke arah kereta yang sedang berjalan.

Kegiatan community development yang dilaksanakan yaitu :

1. Bedah lintas di Daop 1 Jakarta
2. Bantuan sarana ibadah dan pos kampling di Daop 2 Bandung
3. Bantuan perbaikan masjid, perbaikan selokan, pembuatan bak sampah, maupun sarana olahraga di Divre 3 Sumatera Selatan
4. Bantuan sarana olahraga dan perlengkapan ibadah di Daop 7 Madiun
5. Bantuan sarana olahraga di Daop 1 Jakarta, Daop 2 Bandung, Daop 3 Cirebon, Daop 4 Semarang, Daop 5 Purwokerto, Daop 6 Yogyakarta, Daop 7 Madiun, Daop 8 Surabaya, dan Daop 9 Jember
6. Bantuan sarana olahraga di Subdivre 3.2 Tanjungkarang
7. Buka bersama anak yatim

The Social Service Program 2011 was conducted jointly with PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Health Centre in:

1. Operation District 2 Bandung, held in Garut
2. Operation District 3 Cirebon, held at Pegaden Station
3. Operation District 4 Semarang, held at Tegal Station.
4. Operation District 5 Purwokerto, held at Kroya Training Facility.
5. Operation District 6 Yogyakarta, held at Solo Training Facility.
6. Operation District 7 Madiun, held at Kertosono Training Facility.
7. Operation District 9 Jember, held at Klakah Station.
8. Regional Division 2 Sumatera Barat, held at L. Agung Station and flash flood sites in Sumba.
9. Subregional Division 3.2 Tanjungkarang, held at Baturaja Training Facility.

c. Community Development

Community Development is PT. Kereta Api Indonesia (Persero)'s effort to assist those residing near or next to stations or rails. The project is aimed at areas prone to disturb railway services.

It is conducted with the purpose of reducing railway disturbances caused by violence on moving stocks, vandalism, or theft of railway infrastructure. The expected outcome of the project is cooperation by the surrounding community to maintain and preserve railway infrastructure as well as reduce vandalism or violence on moving stocks.

Previous Community Development project conducted include:

1. Rail maintenance in Operation District 1 Jakarta.
2. Construction of places of worship and security posts in Operation District 2 Bandung.
3. Repairs to places of worship and gutters, construction of waste bins and sports facilities in Regional Division 3, Sumatra Selatan.
4. Construction of sports facilities and places of worship in Operation District 7 Madiun.
5. Construction of sports facilities and places of worship in Operation District 1 Jakarta, Operation District 2 Bandung, Operation District 3 Cirebon, Operation District 4 Semarang, Operation District 5 Purwokerto, Operation District 6 Yogyakarta, Operation District 7 Madiun, Operation District 8 Surabaya, and Operation District 9 Jember.
6. Construction of sports facilities in Subregional Division 3.2 Tanjungkarang.
7. Breakfast with orphans.



Data Perusahaan

Corporate Data

Data Perusahaan

Corporate Data

Profil Dewan Komisaris

Board of Commissioners Profile





IMAN HARYATNA
Komisaris Utama

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak Juni 2011. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai KASUBDIS LITPERS DISPAM POLRI (2000), WAKAPOLDA JAWA TIMUR (2001), KAPOLDA NTB (2001), Direktur "A" BAINTELKAM POLRI (2002), Kapolda Sumatera Selatan (2005), KABABINKAM POLRI (2006) dan KABAHARKAM POLRI (2010).

Iman Haryatna lahir di Cianjur pada tanggal 19 Oktober 1952. Lulus Lulus AKABRI Bagian Kepolisian pada tahun 1975. Memperoleh berbagai penghargaan diantaranya, dianugerahi Bintang Bhayangkara Nararya, sebagai warga Kehormatan Brimob, tanda Kehormatan Brimob dan Tanda Kehormatan "Bintang Bhayangkara Pratama".

IMAN HARYATNA
President Commissioner

He held the position of President Commissioner since June 2011. Previously, he was Head of Litpers Dispan Polri (2000), Deputy Commissioner of Jawa Timur Police Force (2001), Commissioner of NTB Police Force (2001), Director "A" Baintelkam Polri (2002), Commissioner of Sumatera Selatan Police Force (2005), Kababinkam Polri (2006), and Kabaharkam Polri (2010).

He was born in Cianjur on 19th October 1952. He graduated from the Armed Forces Academy, specializing in Police Force in 1975. He was commended numerous awards, such as Bintang Bhayangkara Nararya, Honorary Brimob member, Brimob Order of Merit, and Bintang Bhayangkara Pratama Order of Merit.



YAHYA OMBARA
Komisaris

Menjabat sebagai Komisaris sejak 2007. Saat ini beliau sebagai Advokat/Konsultan Hukum freelance. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Direktur Utama PT. Citra Maskini Jaya Penerbit Harian Yogyakarta Post dan merangkap Pemimpin Umum Harian Yogyakarta Post (1995 – 2000), Pemimpin Umum Harian Sudirman Pos (1998 – 2000), Pemimpin Redaksi Tabloid Gelora Mahasiswa (1998 – 2000), Sekretaris Seksi Pembinaan, Penggalangan dan Penggerahan Massa – Jaringan TIMKAMPNAS SBY – JK (2004), Seksi Polhukam pada LSM SEKOCI INDORATU Pusat (2005 – 2009), Konsultant Hukum Kantor Law Firm Sholeh & Adnan Associate (2006 – 2007), dan Komisaris PT. Harlan Bakti, Corp (2005 – 2007).

Lahir di Teluk Betung 18 Mei 1955, meraih gelar Sarjana Filsafat dari Universitas Gadjah Mada (UGM) tahun 1986, Sarjana Hukum dari Universitas Gadjah Mada tahun 2005, dan memperoleh gelar S2 Hukum dari Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

YAHYA OMBARA
Commissioner

He was appointed as Commissioner in 2007. Prior to the position, he was an independent legal consultant. He used to hold the position of President Director of PT. Citra Maskini Jaya, publisher of Yogyakarta Post, and Chief Editor at Yogyakarta Post (1995-2000), Sudirman Pos (1998-2000), and Gelora Mahasiswa (1998-2000). He was Secretary of Development, Support, and Recruitment of the SBY Presidential Campaign (2004), member of Sekoci Indoratu (2005-2009), Legal Consultant at Sholeh & Adnan Law Firm (2006-2007), and Commissioner of PT. Harian Bakti Corp (2005-2007).

He was born in Teluk Betung on 18th May 1955. He graduated from the School of Philosophy at Universitas Gadjah Mada in 1986 and earned a degree in law from the same alma mater in 2005. His postgraduate education is law, awarded by Universitas Gadjah Mada.



ABI KUSNO

Komisaris

Menjabat sebagai komisaris sejak Mei 2010. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai ASOPS KASDIVIF-1 (1997), ASLOG KASDAM – IX/UDY (1198), PABAN – II/BEKUM SLOG TNI (2000), KABABEK dan TNI (2004), ASLOG KASUM TNI (2006).

Abi Kusno lahir di Situbondo 13 September 1951, lulus dari SESKO ABRI pada tahun 1996 dan meraih gelar Mayjen pada tahun 2006. Memperoleh berbagai penghargaan diantaranya S.L Seroja, S.L Kesetiaan VIII tahun, S.L Raksmi Darma, S.L Kesetiaan XXIV Tahun, S.L Kartika Eka Paksi Nararya, dan Bintang Yudha Dharma Nararya.

ABI KUSNO

Commissioner

He was appointed Commissioner in May 2010. Previously, he was AsopsKasdivif-1(1997), AslogKasdam-IX/UDY (1198), Paban-II/Bekum SlogTNI (2000), Kababek, and TNI (2004),AslogKasumTNI(2006).

He was born in Situbondo on 13th September 1951, graduating from the Army Officer Training School in 1996 and was awarded the rank of Major General in 2006. He was decorated with various commendations, such as S.L. Seroja, S.L. Kesetiaan VIII, S.L Raksmi Darma, S.L Kesetiaan XXIV, S.L Kartika Eka Paksi Nararya, and Bintang Yudha Dharma Nararya.



ASHWIN SASONGKO S

Komisaris

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 Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPTT). Berbagai penghargaan telah diraihnya seperti Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan dan Satyalancana Karya Satya 20 tahun.

Ashwin lahir di Surabaya 16 Mei 1954, meraih gelar Sarjana bidang Elektronik dari Institut Teknologi Bandung (ITB), gelar master bidang *Power Electronics* dari Aston University, UK , dan memperoleh gelar S3 dari Aston University bidang *Power Electronics*.

ASHWIN SASONGKO S

Commissioner

He was commissioner since January 2011. He also serves concurrently as Informatics Application Director at the Department of Communications and Informations.Previously, he held the positions of Telematics Application Director at DCI, Secretary General of DCI, Secretary to the Ministry of Research and Technology, Acting Deputy Minister of DCI (and Secretary of DCI), Deputy Minister of Communications and Information in Telematics, and Vice Director of the Technology Research and Development Board.He has received numerous awards, such as BintangJasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan, and Satyalancana KaryaSatya20tahun.

He was born in Surabaya on 16th May 1954. He graduated with a degree in electronics from ITB. His postgraduate education was in Power Electronics awarded by Aston University, UK.

MARTINUS SUWASONO

Komisaris



Menjabat sebagai komisaris sejak tahun 2008. Saat ini sebagai Komite Audit di PT. Pelindo II. 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 Executive dari ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 tahun dan Direktur Jenderal Pajak dalam memasyarakatsistem perpajakan.

MARTINUS SUWASONO

Commissioner

He was commissioner since January 2008. He also serves concurrently as a member of the Audit Commission at PT. Pelindo II. Previously, he held the positions of Director of Transportation, Tourism, Industry, and Other Services Supervisory Board under Financial and Development Supervisory Board, Head of FDSB Bengkulu, Development Disturbance Director at FDSB, Head of FDSB NTT, and Head of FDSB Investigation, Yogyakarta.

He was born in Yogyakarta on 20th May 1948. He graduated with a diploma from the State Accounting School in 1983. He was awarded with Satya Lencana 30 Years, Best Executive from ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 Years, and Tax Director General in Socialization of the tax code.

HERRY BAKTI

Komisaris



Menjabat sebagai komisaris sejak Januari 2011. Saat ini beliau sebagai Direktur Jenderal Perhubungan Udara di Kementerian Perhubungan. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Kasubdit Produk Aeronautika, Kepala Direktorat Sertifikasi Kelaihan Udara, Staf Khusus Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, dan Staf Ahli Menteri Perhubungan Bidang Lingkungan Perhubungan.

Herry Bakti lahir di Lahat, 19 April 1953. Ia memperoleh gelar Sarjana Teknik dari Institut Teknologi Bandung pada 1979 dan menyelesaikan Magister Manajemen Keuangan di Universitas Borobudur tahun 1999. Berbagai penghargaan yang diraihnya yaitu sebagai peserta terbaik Pelatihan PPNS Penerbangan Sipil Departemen Perhubungan tahun 2008, Penghargaan Satya Lencana Karya Satya 20 tahun dari Presiden RI, dan Satya Lencana Wira Karya dari Presiden RI.

HERRY BAKTI

Commissioner

He was commissioner since January 2011. He also serves concurrently as Director General of Air Transport at the Ministry of Transport. Previously, he held the offices of Aeronautics Products Subdirectorate, Head of Air Worthiness Certification, Staff Extraordinaire at the Director General of Air Transport, Head of the Soekarno-Hatta International Airport Administration, and Resident Expert at the Ministry of Transport.

He was born in Lahat on 19th April 1953. He was awarded with a degree from ITB in 1979. He continued his studies in Financial Management at Universitas Borobudur in 1999. He was awarded, among others, best participant in the Air Transport PPNS Training held by the Ministry of Transport in 2008, Satya Lencana Karya Satya, and Satya Lencana Wira karya.

Profil Direksi
Board of Directors Profile

IGNASIUS JONAN
Direktur Utama
President Director



DARMAWAN DAUD
Wakil Direktur Utama
Vice President Director



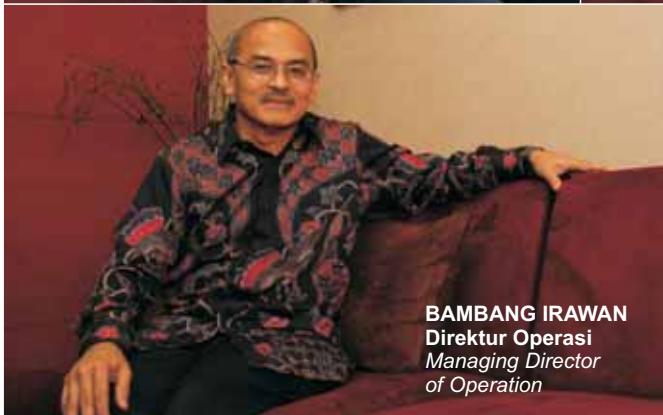
KURNIADI ATMOSASMITO
Direktur Keuangan
Managing Director of Finance



JUDARSO WIDYONO
Direktur Teknik
Managing Director of Technics



BAMBANG IRAWAN
Direktur Operasi
Managing Director of Operation



JOKO MARGONO
Direktur SDM & Umum
Managing Director of Human Capital



RONO PRADIPTO
Direktur Keselamatan
Managing Director of Safety & Security



SULISTYO WIMBO HARDJITO
Direktur Komersial
Managing Director of Commerce





IGNASIUS JONAN
Direktur Utama

Menjabat sebagai Direktur Utama PT. KAI sejak Februari 2009. Jonan lahir di Singapura 21 Juni 1963. Ia merupakan akuntan lulusan Universitas Airlangga tahun 1986, yang kemudian melanjutkan pendidikannya di Columbia Business School tahun 1999, program Senior Managers in Government di Kennedy School of Government, Harvard University tahun 2000 dan Master of Art Program in International Affairs di The Fletcher School, Tufts University tahun 2005. Ia sempat bekerja pada Citibank pada tahun 1999-2001 dan kemudian diangkat menjadi Direktur Utama PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia, sebuah perusahaan patungan antara Bank Indonesia dan Pemerintah Indonesia, pada tahun 2001-2006. Setelah itu, ia kembali ke Citigroup menjadi Managing Director dan Head of Investment Banking for Indonesia, yang dijalannya selama dua tahun dari tahun 2006 sampai dengan 2008.

IGNASIUS JONAN
President Director

He was President Director since February 2009. He was born in Singapore on 21st June 1963. He was trained an accountant at Universitas Airlangga. His postgraduate education is in International Affairs at the Fletcher School, Tufts University. In addition, he participated in numerous courses held by prestigious universities worldwide, such as Columbia Business School, Senior Managers Program at the Kennedy School of Government, Harvard, and Corporate Governance Program at Stanford Law School. He worked at Citibank from 1999 to 2001 before appointed as President Director of PT. Bahana Pembinaan Usaha Indonesia, a joint-subsidiary between the Central Bank and the Government of Indonesia from 2001 to 2006. He then returned to Citigroup to be the Managing Director and Head of Investment Banking for Indonesia.



DARMAWAN DAUD
Wakil Direktur Utama

Menjabat sebagai Wakil Direktur Utama sejak Juli 2007. Sepanjang karir beliau di PT. KAI, ia pernah menjabat sebagai , Kepala Eksplorasi Sumatera Barat, Kepala Sub Direktorat Jalan Rel dan Jembatan, Staf Utama pada Direktorat Teknik Kantor Pusat dan Direktur Teknik PT. KAI.

Darmawan Daud lahir di Bandung 22 Desember 1952, meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari Institut Teknologi Bandung tahun 1980. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan perkeretaapian.

DARMAWAN DAUD
Vice President Director

He held the position since July 2007. In his career at PT. KAI, he was the Head of Exploitation for Sumatera Barat, Head of the Rail and Bridge Subdirectorate, Staff at the Technical Directorate, and Technical Director of PT. KAI.

He was born in Bandung on 22nd December 1952. He was awarded with a degree from ITB. He also participated in trainings and courses held by relevant institutions.



KURNIAIDI ATMOSASMITO
Direktur Keuangan

Menjabat sebagai Direktur Keuangan sejak Januari 2011. Sebelumnya ia pernah menjabat sebagai Kepala Satuan Pengawasan Intern di PT. Antam, Direktur Keuangan PT. Antam, Direktur Utama PT. KAI Jabodetabek, dan EVP Corporate Finance PT. KAI. Saat ini beliau tercatat sebagai Anggota Asosiasi Emitter Indonesia – Komite Pertambangan.

Kurniadi lahir di Jakarta, 5 April 1953, meraih gelar Sarjana Ekonomi Manajemen dari Universitas Krisnadwipayana di tahun 1986 dan memperoleh gelar Master Ekonomi Manajemen dari LPMI Jakarta tahun 1998.

KURNIAIDI ATMOSASMITO
Managing Director of Finance

He is the Director of Finance since January 2011. He is the Director of Finance since January 2011. Previously, he was the Head of Internal Supervision at PT. Antam, Financial Director of PT. Antam, President Director of PT. KAI Jabodetabek, and EVP Corporate Finance PT. KAI. He is a member of Indonesian Emissary Association – Mining Committee.

He was born in Jakarta on 5th April 1963. He was awarded a degree in Management from Universitas Krisnadwipayana in 1986 and a masters in 1998.



JUDARSO WIDYONO
Direktur Teknik

Menjabat sebagai Direktur Teknik sejak Juli 2010. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karirnya di PT. KAI diantaranya, Kepala Divisi Regional 2 Padang, Kepala Divisi Regional 1 Medan, EVP Daerah Operasi 1 Jakarta dan EVP Daerah Operasi 8 Surabaya.

Judarso lahir di Blitar 12 Februari 1956, meraih gelar Sarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya pada tahun 1984. Berbagai kursus pun telah diikuti, antara lain *Management Development Program, Service Culture Development Program, Public Affairs Communications Strategy, and Cash Flow Analysis Executive Program*.

JUDARSO WIDYONO
Managing Director of Technics

He held the position of Technical Director since July 2010. Throughout his career, he has held various positions at PT. KAI Indonesia, such as Head of Regional Division 2 Padang, Head of Regional Division 1 Medan, EVP Operation District 1 Jakarta, and EVP Operation District 8 Surabaya.

He was born in Blitar on 12th February 1956. His degree was awarded by ITS in 1984. He took part in numerous courses, such as Management Development Program, Service Culture Development Program, Public Affairs Communications Strategy, and Cash Flow Analysis Executive Program.



BAMBANG IRAWAN
Direktur Operasi

Menjabat sebagai Direktur Operasi sejak Agustus 2009. Sepanjang karir beliau di PT. KAI, ia pernah menjabat sebagai Kepala Daerah Operasi 6 Yogyakarta, Kepala Daerah Operasi 2 Bandung, Kepala Sub Direktorat Pemasaran Angkutan Penumpang, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan Executive Vice President Corporate Secretary.

Bambang lahir di Malang, 28 Oktober 1957, meraih gelar Sarjana Ekonomi Perusahaan dari Universitas Airlangga, Surabaya tahun 1970.

BAMBANG IRAWAN
Managing Director of Operation

He held the position of Operations Director since August 2009. Throughout his career at PT. KAI, he has held the positions of Head of Operation District 6 Yogyakarta, head of Operation District 2 Bandung, Head of Passenger Marketing Subdirectorate, Head of Traffic Subdirectorate, and Executive Vice President Corporate Secretary.

He was born in Malang on 28th October 1957. He graduated in Economics from Universitas Airlangga in 1970.



JOKO MARGONO
Direktur SDM & Umum

Menjabat sebagai Direktur SDM dan Umum sejak Juli 2007. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di PT. KAI diantaranya, Kepala Bagian Logistik Kator Pusat Bandung, Ketua POKJA Pengembangan angkutan KA perkotaan, Kepala Pusat Logistik, Kepala Satuan Pengawasan Intern dan Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan.

Joko Margono lahir di Tulungagung, 24 Maret 1955, meraih gelar Sarjana Sarjana Teknik Sipil dari Institut Teknologi Sepuluh November di tahun 1979 dan memperoleh gelar Master of Business Administration dari IEU, Bandung tahun 1994.

JOKO MARGONO
Managing Director of Human Capital

He was appointed HR and General Resources Director since July 2007. Throughout his career in PT. KAI, he has held the positions of Head of Logistics at HQ, Kead of POKJA, Development of Urban Rail, Head of Logistics Centre, Head of Internal Supervision, and Head of Planning and Development.

He was born in Tulungagung on 24th March 1955. He graduated from ITS with a degree in Civil Engineering in 1979. His postgraduate certificate was awarded by IEU Bandung in 1994.



RONO PRADIPTO
Direktur Keselamatan

Menjabat sebagai Direktur Keselamatan sejak Februari 2011. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di PT. KAI diantaranya, Kepala Sub Direktorat Pengembangan Pemanfaatan Aset Non Produktif, Kepala Sub Direktorat Administrasi Keuangan, Kepala Daerah Operasi 4 Semarang, Kepala Daerah Operasi 8 Surabaya, Sekretaris Perusahaan dan Executive Vice President Keselamatan, Kesehatan dan Lingkungan.

Rono lahir di Malang 30 November 1956, meraih gelar Sarjana Hukum Perdata dari Universitas Brawijaya di tahun 1983.

RONO PRADIPTO
Managing Director of Safety & Security

He held the position as Safety Director since February 2011. He has held numerous positions at PT. KAI, including Head of Nonproductive Assets Utilization Subdirectorate, Head of Financial Administration Subdirectorate, Head of Operation District 4 Semarang, Head of Operation District 8 Surabaya, Corporate Secretary, and Executive Vice President in Safety, Health, and Environment.

He was born in Malang on 30th November 1956 with a degree in Civil Law from Universitas Brawijaya in 1983.



SULISTYO WIMBO HARDJITO
Direktur Komersial

Menjabat sebagai Direktur Komersial sejak Februari 2009. Sebelumnya pernah menjabat di beberapa perusahaan diantaranya Direktur Utama PT. Mitra Global Telekomunikasi indonesia (MGTI Jateng), Direktur Utama PT. Graha Lintas Property (GLP), Direktur Marketing PT. Satelindo dan Direktur Corporate Service PT. Indosat.

Wimbo lahir di Blitar, 1 Desember 1955, meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Institut Teknologi Bandung di tahun 1982 dan memperoleh gelar MBA dari Sekolah Tinggi Manajemen Bisnis di tahun 1991.

SULISTYO WIMBO HARDJITO
Managing Director of Commerce

He held the position of Commerce Director since February 2009. Previously, he has held the position of President Director of PT. Mitra Global Telekomunikasi Indonesia, President Director of PT. Graha Lintas Property, Marketing Director of PT. Satelindo, and Corporate Service Director of PT. Indosat.

He was born in Blitar on 1st December 1955. He graduated from ITB with a degree in Electrical Engineering in 1982. He receives an MBA from SBM ITB in 1991.

Profil Komite-Komite

Committees Profile

Komite Audit

Susunan keanggotaan Komite Audit PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2011 ditetapkan dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT. KAI (Persero) Nomor : SK/343/KA.4/KOM/I/2011 tanggal 10 Januari 2011 tentang Pengangkatan Komite Audit 2011-2013, sbb :

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| a. Martinus Suwasono | : Ketua merangkap anggota |
| b. Meindy Mursal | : Sekretaris merangkap Anggota |
| c. Yaya Sunarya | : Anggota |
| d. Koesnadi Pribadi | : Anggota |

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Ketua **Martinus Suwassono**

Saat ini beliau juga menjadi komite audit di PT. Pelindo II dan menjabat sebagai anggota komisaris PT. KAI. Martinus Suwasono 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 Executive dari ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 tahun dan Direktur Jenderal Pajak dalam memasyarakat sistem perpajakan.

Anggota **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 Akuntansi dari Universitas Parahyangan Bandung dan melanjutkan gelar S2 Prodi Administrasi & Kebijakan Business di Universitas Parahyangan.

Anggota **Yaya Sunarya**

Beliau pernah menjadi Perwakilan BPKP Prov Jabar, terakhir sebagai Auditor Ahli Madya dan sebagai Pegawai Kontrak Waktu Tertentu (PKWT) Satuan Pengawas Intern di PT. KAI. Yaya meraih gelar Sarjana Ekonomi – Akuntansi, kemudian melanjutkan S2 Ilmu Sosial dengan kajian khusus kebijakan publik dan mendapatkan gelar doktor bidang Pendidikan Islam dari Institut Agama Islam Negeri Bandung.

Anggota **Koesnadi Pribadi**

Beliau pernah menjadi Perwakilan BPKP Prov Jabar, terakhir sebagai Auditor Ahli Muda dan sebagai Pegawai Kontrak Waktu Tertentu (PKWT) Satuan Pengawas Intern di PT. KAI. Koesnadi meraih gelar Sarjana Ekonomi Akuntansi dari STIE INABA

Audit Committee

Members of the Audit Committee of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) is in accordance with the Decree of the Commissioners of PT. KAI (Persero) number SK/343/KA.4/KOM/I/2011 dated 10th January 2011 on Audit Committee 2011-2013 Appointment:

| | |
|--------------------|------------------------|
| a.MartinusSuwasono | : Head and member |
| b.MeindyMursal | : Secretary and member |
| c.YayaSunarya | : Member |
| d.KoesnadiPribadi | : Member |

Their profile is listed under the Commissioner's Profile

Head **Martinus Suwasono**

Currently, he serves in the audit committee of PT. Pelindo II and as a commissioner at PT. KAI. He was born in Yogyakarta on 20th May 1948. He graduated with a diploma from the State Accounting School in 1983. He was awarded with Satya Lencana 30 Years, Best Executive from ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 Years, and Tax Director General in Socialization of the tax code.

Member **Meindy Mursal**

He currently serves as state expenses accounting/audit facilitator for the public and civil servants, Independent Commissioner of PT. BPR Timika Dinamika Sarana, and visiting professor at various tertiary education institutions. He graduated with a diploma from Universitas Parahyangan and received postgraduate education in Business Administration & Policy.

Member **Yaya Sunarya**

He was representative of the Financial and Development Supervisory Board of Jawa Barat. Previously, he was Resident Auditor Expert and member of Internal Supervision of PT. KAI. He received a degree in Accounting; his postgraduate education was in public policy with a doctorate in Islamic Education awarded by IAIN Bandung.

Member **Koesnadi Pribadi**

He was representative of the Financial and Development Supervisory Board of Jawa Barat as Junior Auditor and member of Internal Supervision of PT. KAI. He received a degree in Accounting from STIE INABA.

Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Ketua **Yahya Ombara**

Menjadi ketua komite sejak Januari 2012. Saat ini beliau sebagai Advokat/Konsultan Hukum *freelance*. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Direktur Utama PT. Citra Maskini Jaya Penerbit Harian Yogyakarta Post dan merangkap Pemimpin Umum Harian Yogyakarta Post, Pemimpin Umum Harian Sudirman Pos, Pemimpin Redaksi Tabloid Gelora Mahasiswa, Sekretaris Seksi Pembinaan, Penggalangan dan Penggerahan Massa – Jaringan TIMKAMPNAS SBY – JK (2004), Seksi Polhukam pada LSM SEKOCI INDORATU Pusat, Konsultan Hukum Kantor Law Firm Sholeh & Adnan Associate, dan Komisaris PT. Harlan Bakti, Corp.

Lahir di Teluk Betung 18 Mei 1955, meraih gelar Sarjana Filsafat dari Universitas Gadjah Mada (UGM) tahun 1986, Sarjana Hukum dari Universitas Gadjah Mada tahun 2005, dan memperoleh gelar S2 Hukum dari Universitas Gadjah Mada.

Sekretaris/Anggota **Parman Setiawan**

Parman Setiawan, telah menjadi 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. Ia juga pernah menjadi Dosen Luar Biasa pada Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.

Parman Setiawan lahir di Brebes, 15 Mei 1950. Lulusan Fakultas Publisistik 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.

Anggota **Daris Purba**

Daris Purba, menjadi Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2012. Saat ini ia sebagai Ketua Dewan Penasihat Pimpinan Cabang Asosiasi Advokat Indonesia (IAAI) Yogyakarta, Ketua Dewan Pimpinan Daerah Persatuan Advokat Indonesia (PERADI) Yogyakarta, Ketua I KAHMI Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Staf Ahli Hukum Dewan Komisaris PT. KAI.

Daris Purba lahir di Medan, 25 November 1952. Lulusan Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan tahun 1972 dan Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta tahun 1984. Saat ini sedang mengambil gelar S2 Magister Hukum di Universitas Islam Yogyakarta.

Risk and Legal Management Committee

Head **Yahya Ombara**

He was head of the committee since January 2012. Currently, he also practices law independently. He used to hold the position of President Director of PT. Citra Maskini Jaya, publisher of Yogyakarta Post, and Chief Editor at Yogyakarta Post, Sudirman Pos, and Gelora Mahasiswa. He was Secretary of Development, Support, and Recruitment of the SBY Presidential Campaign (2004), member of Sekoci Indoratu, Legal Consultant at Sholeh & Adnan Law Firm, and Commissioner of PT. Harlan Bakti Corp.

He was born in Teluk Betung on 18th May 1955. He graduated from the School of Philosophy at Universitas Gadjah Mada in 1986 and earned a degree in law from the same alma mater in 2005. His postgraduate education is law, awarded by Universitas Gadjah Mada.

Secretary/ Member **Parman Setiawan**

Parman Setiawan is a member of the committee since January 2012. Previously, he held the positions of Head of PPD Depo M Cakung, Head of PPD Depo B Cililitan, Head of PPD Operations Subdirectorate, and Secretary to the Commissioners of PT. KAI. He was also adjunct professor at Trisakti School of Transportation Management.

He was born in Brebes on 15th May 1950. He graduated Universitas Dr. Moestopo in 1984. He pursued an MBA title in 1993 and MM in 1995 from STEI IPWI.

Member **Daris Purba**

He is a member of the committee since January 2012. He is also Head of the Advocate's Association Consulary Board (Yogyakarta), Head of Advocate's Association Yogyakarta Chapter, IKAHMI Yogyakarta Headm and Legal Expert for PT. KAI Commissioners.

He was born in Medan on 25th November 1952. He graduated from Universitas Sumatera Utara in 1972 and UII in 1984. He is currently enrolled in for postgraduate study at UII.

Profil Manajemen *Management Profile*

Audit Internal **Ernesto**



Ernesto menjabat sebagai EVP Internal Audit sejak Februari 2012. Sepanjang karirnya di PT. KAI, beliau pernah menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Sediaan, VP Pajak, PSO, IMO dan TAC, serta VP Revenue Verification.

Ernesto lahir di Bukittinggi, 7 Juni 1959. Meraih gelar Sarjana Ekonomi dari Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Bandung tahun 1987, dan memperoleh gelar Master Manajemen Akuntansi dan Universitas Padjadjaran, Bandung tahun 2001.

Sekretaris Perusahaan **Ketut Suratha**

Ketut Suratha menjabat sebagai EVP Corporate Secretary sejak November 2011. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di PT. KAI diantaranya, EVP Risk Management, EVP Logistic, VP Prasarana, Staf Utama pada Direktur Utama dan General Manager Panitia Lelang.

Ketut Suratha lahir di Buleleng, 21 April 1960. Lulusan Universitas Diponegoro, Jurusan Teknik Sipil tahun 1988. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan perkeretaapian, diantaranya Pelatihan Manajer Madya, Manajemen Sumber Daya Manusia dan Keuangan dan Penataran Pengawas JBJ.

Hubungan Masyarakat **Sugeng Priyono**



Sugeng Priyono menjabat sebagai VP Public Relations sejak juni 2010. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di PT. KAI diantaranya Manajer Humas Daerah Operasi 8 Surabaya dan Senior Manajer Humas Daerah Operasi 1 Jakarta.

Sugeng Priyono lahir di Surabaya, 16 Juni 1961, lulusan Universitas Mayjen Sungkono jurusan Ilmu Hukum tahun 1994. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan perkeretaapian, diantaranya pelatihan kepengacaraan, pelatihan hukum bisnis, workshop jejaring sosial di Malaysia dan pelatihan hospitality di Perancis. Berbagai penghargaan pun telah diraihnya yaitu sebagai penulis terbaik pertama media internal perusahaan dan sebagai public relations pilihan versi Majalah Eksekutif.

Internal Audit **Ernesto**

He has held the position of EVP Internal Audit since February 2012. Throughout his career at PT. KAI, he held the position of Head of Supply Subdirectorate, Tax, PSO, IMO, and TAC VP, and Revenue Verification VP.

He was born in Bukittinggi on 7th June 1959. He received a degree in Economics from STIE Bandung in 1987 and Masters in Accounting from Universitas Padjadjaran in 2001.

Corporate Secretary **Ketut Suratha**

He has held the position of Corporate Secretary since November 2011. Throughout his career at PT. KAI, he has held the positions of EVP Risk Management, EVP Logistics, VP Infrastructure, Resident Staff to the President Director, and GM of the Auction Board.

He was born in Buleleng on 21st April 1960. He graduated from Universitas Diponegoro with a degree in Civil Engineering in 1988. He took courses on rail and railway, such as Middle Management Training, Human Resources, Financial, and JBJ Supervision Training.

Public Relations **Sugeng Priyono**

He has held the position of VP Public Relations since June 2010. He used to hold various posts at PT. KAI, such as PR Manager Operation District 8 Surabaya and Senior PR Manager Operation District 1 Jakarta.

He was born in Surabaya on 16th June 1961. He graduated with a degree in law in 1994 from Universitas Mayjen Sungkono. He also participated in courses and training held by institutions relevant to rail and railways, such as legal training, business law training, social network workshop in Malaysia, and hospitality training in France. He was awarded with awards such as best contributor to the company's internal newsletter and PR Choice by Eksekutif Magazine.

Pejabat Senior *Key Personnel*

RIKA ROSITA RATNAWATI
 MULIANTA SINULINGGA, Drs., MSc.
 URAY YUFIKAR
 KUMALA SURAYA
 HENNY WIDODO
 PUSPAWARMAN
 SUJATMIKO IR.
 GATOT WIBOWO
 MUHARJONO
 HANDY PURNAMA
 RINI WAHYU SETIAWATI
 AGUSTINUS WASISTO WIBOWO
 JONI HANDEKA
 BUDI DARMAWAN
 ANA DIANA
 SOLIHIN
 RACHMAT SUHENDAR
 ADANG SUJANA
 OKTAVIANUS BERDIKARIANTO
 ERNESTO
 KUSDIYONO
 ANGGORO TRIWIBOWO
 ALBERTH TARRA
 WIJANARKO
 ACHMAD SYAIFUDIN
 MUHAMMAD NURUL FADHILA
 IRA NEVASA
 ROCHSJID BUDIANTORO
 ANDIKA TRI PUTRANTO
 HASIM SUWONDO
 JOHN ROBERTHO
 DJOKO HARDIANTO
 ISNAN NASRUL HADI
 TOTOK SURYONO
 NOOR HAMIDI S. DRs.
 AGUS NUGROHO
 A. HERLIANTO
 MUH. SAHLI
 PORWANTO HANDRY NUGROHO
 BAMBANG PARINTIS
 RESMAN MANURUNG
 PIUS SUDARYANTO BUDI WIDODO
 RONNI SATYA NUGRAHA
 SUNARJO
 AHMAD MARZUKI
 SUBASTANTRI
 MUHARDJITO
 TEDJOWATI
 RAHADI SULISTYO
 SELAMET HARDADI
 ATIK PALWANI
 TRENGGONO ADI
 DWI PURNAMASARI
 SUYATNO
 SUGENG PRIYONO
 BIDJAK FILSADJATI
 RUSTAM HARAHAP
 SUKAIRI SE
 YOSITA
 INDAH HADIYATI
 HUSEIN NURRONI, DRs, MSTR
 ADI SURYATMINI
 EDI HARJONO
 WAWAN ARIYANTO
 SLAMET SUSENO PRIYANTO
 MOCHAMMAD MAQSUD AMROH
 ANDI HUSEIN MAKKAH.IR

Staf Utama Direktur Utama Staff President Director's
 Vice President Corporate Finance
 Vice President Budgeting
 Vice President Financial Administration
 Vice President General Accounting and Taxation
 VP Cost Accounting
 Vice President Revenue Comptroller
 Staf Utama Technic Directorate
 Staf Utama Technic Directorate
 Executive Vice President Tractive Rail Vehicles
 Vice President Tractive Rail Vehicles
 Vice President Coaches and Wagons
 Vice President Track and Bridge
 Vice President Signal, Telecommunication, and Electricity
 Vice President Technical Engineering
 General Manager UPT Balai Yasa Tegal
 General Manager UPT Balai Yasa Gubeng
 Executive Vice President Balai Yasa Yogyakarta
 Executive Vice President Balai Yasa Manggarai
 Deputy Executive Vice President Balai Yasa Manggarai
 Vice President Train Operation Planning
 Vice President Hospitality
 VP Quality Assurance
 Executive Vice President Operation
 Vice President Train Control and Evaluation
 Vice President Train Crew Management
 Executive Vice President Logistic
 Vice President Rolling Stock Material Logistic
 Vice President Infrastructure and General Material Logistic
 General Manager Pengadaan Barang dan Jasa
 Vice President Material Stock
 Executive Vice President Personnel Care & Control
 Vice President Human Resources Planning and Development
 Vice President Organization Development
 General Manager Assesment
 General Manager Unit Usaha Kesehatan
 Senior Manager Pengelolaan Kesehatan Unit Usaha Kesehatan Area 1 Jakarta
 Vice President Buildings
 Vice President Non Buildings
 Vice President Corporate Document Management
 Vice President Corporate Social Responsibility
 Vice President Public Relations
 Vice President General Affairs
 Executive Vice President Freight Marketing & Sales
 Vice President Product Development and Marketing
 Vice President Terminal & Logistics
 Vice President Sales and Costumer Care
 Vice President Passanger Transport Marketing & Customer Care
 Vice President Passenger Transport Sales
 Vice President Commercialization Of Railway assets
 Vice President Commercialization Of NonRailWay Asset
 Executive Vice President Real Property Assets
 Vice President Real Property Assets Wilayah Jawa Barat
 Vice President Real Property Assets Wilayah Jawa Timur

NUR AMIN
HONENG NURYANTO HARI SUSENO
SRI WILUDJENG DYAH PANGESTI
NENY SUSNIATY
INSAN KESUMA
SRI ASTUTI
KETUT SURATHA
AGUS RAHARDJO
RADEN JOKO SISWANTO
HERY BARKAH WIDJAJANTO
R. DADAN RUDIANSYAH
SUDIBYA
MUCHAMAD PAKIH FAZARUN
PURNOMO RADIQ YUGASWARA
ARIEF HARYADI
ENANG SUHENDAR
YUDI ERIYANTO
SUTARDI
BAMBANG SUTRISNO
EKO ISMUDIARTO
HERU KUSWANTO
SURYAWAN PUTRA HIA
MATETA RIJALULHAQ
EKO WINDU WIDIO PURNOMO
AMAT BASARI
HARI SUKOCO
AKHMAD SUJADI
EDI SURYANTO
DARMOYO PAMBUDI
HENDY HENDRATNO ADJI
SUSI MUNAWATI
MUHARDONO
SUGENG WINARNO
YUSREN
SUMEDI HERU
DRS. MOCHAMAD SOLEH KOSASIH
SOEBAGIJO
SINUNG TRI NUGROHO
KUNTO WAHYUDI
BAMBANG EKO MARTONO
BERLIN BARUS
BAMBANG RUDIANTO
MOHAMMAD MAULA NURCHOLIS
TISNA DJAJA
ARIEF WAHYUDI
POEDJO LEKSONO
BIMO POERWADI
MOHAMAD NASYIR
YOSEPH IBRAHIM
PARLUHUTAN SIAHAAN
PIKKIR GINTING
ALREFINUS
MUHAMMAD BARLIAN
BUDI NOVANTORO
NASYRUDDIN LUBIS
MUH SAIFUL ALAM
OMAN RAHMAN
AGUS TOTONG SUKIRMAN
SUCIPTO SUSILOHADI
AWAN HERMAWAN PURWADINATA
HERU RUSMAWAN
WAHYUONO YULI PUTRANTO
HELMAN KELIAT
IWAN EKA PUTRA
MUKTI JAUHARI
AGUS SUBARYANTO
APRIYONO WEDI CHRESNANTO

Vice President Asset Non Produksi/ Sumatera
Executive Vice President Internal Audit
Vice President General Audit 1
Vice President General Audit 2
Vice President Investigative Audit
Vice President Control, Evaluation & Administration+E228
Executive Vice President Risk Management
Vice President Dissemination & Risk Management Proc
Vice President Risk Control & Mitigations
Executive Vice President Legal
Vice President Public Law & Regulations
VP Business Law
Vice President Kebijakan dan Kepatuhan
EVP Daerah Operasi 1 Jakarta
Deputy EVP Daerah Operasi 1 Jakarta
Senior Manager Sumber Daya Manusia & Umum
Senior Manager Hukum
Senior Manager Keuangan
Senior Manager Pengadaan Barang dan Jasa
Senior Manager Jalan Rel dan Jembatan
Senior Manager Operasi
"Senior Manager Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik"
Senior Manager Humasda
Senior Manager Sarana
Senior Manager Listrik Aliran Atas
Senior Manager Pelayanan
Senior Manager Pengamanan
Senior Manager Pemasaran Angkutan
Senior Manager Pemasaran Angkutan
Vice President Daerah Operasi 2 Bandung
Deputy Vice President Daerah Operasi 2 Bandung
Default Position
Default Position
Vice President Daerah Operasi 3 Cirebon
Deputy Vice President Daerah Operasi 3 Cirebon
Vice President Daerah Operasi 4 Semarang
Deputy Vice President Daerah Operasi 4 Semarang
Vice President Daerah Operasi 5 Purwokerto
Deputy Vice President Daerah Operasi 5 Purwokerto
Executive Vice President Daerah Operasi 6 Yogyakarta
Deputy Executive Vice President Daerah Operasi 6 Yogyakarta
Vice President
Deputy Vice President
Executive Vice President Daerah Operasi 8 Surabaya
Deputy Vice President Daerah Operasi 8 Surabaya
Vice President Daerah Operasi 9 Jember
Deputy Vice President
Vice President Divre I Medan
Deputy Vice President Divre I Medan
Pelaksana Sumber Daya Manusia
General Manager UPT Balai Yasa Pulubrayan
General Manager Pengusahaan Aset Provinsi Aceh
Vice President Divisi Regional II Sumatera Barat
Executive Vice President
Deputy Executive Vice President
General Manager Balai Yasa Lahat
Senior Manager Sumber Daya Manusia dan Umum
Senior Manager Keuangan
Senior Manager Sarana
Senior Manager Jalan Rel dan Jembatan
Senior Manager Sinyal, Telkom, dan Listrik
Senior Manager Operasi
Senior Manager Komersial
Vice President Sub Divisi Regional III.1 Kertapati
Vice President Sub Divre III.2 Tanjung Karang
Senior Manager Pelayanan
Senior Manager Pengamanan

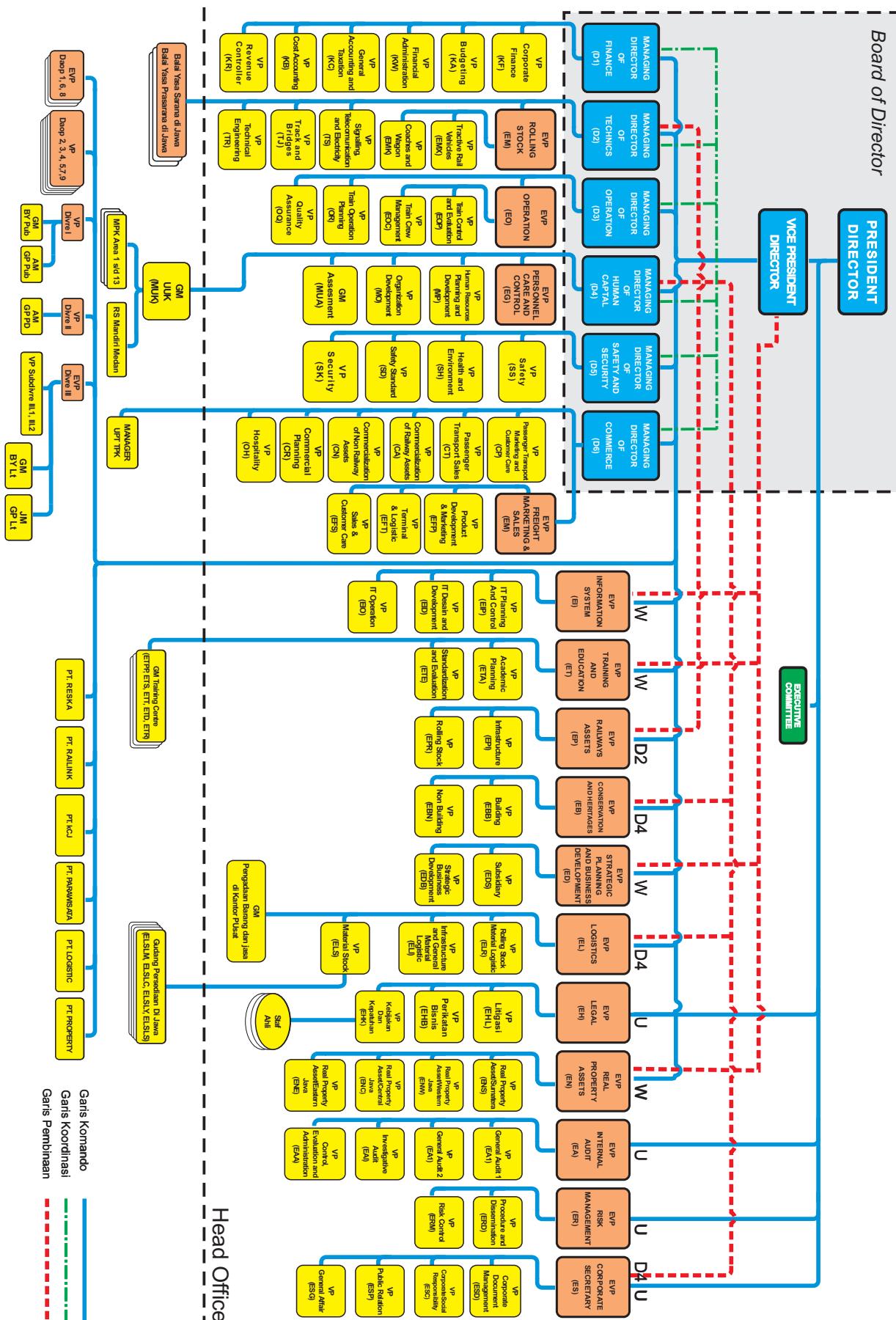
HERU HERAWAN
GAMPANG SASMITO ADJI
BAGUSROSADI
ENDRO RAHARDJO
PRASETYANTI
ADRIZON
TATING SETIAWAN
HELDI HARSONO
RUKMAWATI
SYAHRIAL HARDIGALUH
PONCO HADI PRASETYO
DWIYANA SLAMET RIYADI
ERFIANTO R. CHAN
HERU ISNADI
HERIYANTO WIBOWO
WIWIK WIDAYANTI
FADJAR PURWIDIGDO
CANDRA PURNAMA
SEPTA TRIJONO RAMADIN
ZULKARNAIN

Vice President Security
Vice President Health and Environment
Vice President Safety Standard
Vice President IT Planning and Control
Vice President IT Design and Development
Vice President IT Operation
Executive Vice President Training & Education
Vice President Academic Planning
Vice President Standardization & Evaluation
General Manager Balai Pelatihan Managerial Bandung
General Manager Balai Pelatihan Sintel Bandung
General Manager Balai Pelatihan Operasi&Pemasaran Bandung
General Manager Balai Pelatihan Teknik Traksi Yogyakarta
General Manager Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Bekasi
Executive Vice President Strategic Planning and Business Development
Vice President Business Portofolio
Vice President Strategic Business Development
Executive Vice President RailWays Assets
Vice President Infrastucture
Vice President Rolling Stock



Struktur Organisasi

Organization Structure



Perkembangan Armada Sarana

Rolling Stock Fleet History

Data Lokomotif Diesel



BB 200

Mulai Dinas : 1957
Deployed
 Buatan : General Motor EMD (USA)
Manufacturer
 Besar Tenaga : 950 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Electric



BB 201

Mulai Dinas : 1964
Deployed
 Buatan : General Motor EMD (USA)
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1425 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Electric



BB 202

Mulai Dinas : 1968
Deployed
 Buatan : General Motor EMD (USA)
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1100 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Electric



BB 203

Mulai Dinas : 1978
Deployed
 Buatan : General Electric USA
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1500 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Electric



BB 204

Mulai Dinas : 1981
Deployed
 Buatan : SLM
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1230 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Electric



BB 300

Mulai Dinas : 1958
Deployed
 Buatan : Fried Krupp, Jerman
Manufacturer
 Besar Tenaga : 680 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Hydraulic



BB 301

Mulai Dinas : 1965
Deployed
 Buatan : Fried Krupp, Jerman
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1500 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Hydraulic



BB 302

Mulai Dinas : 1970
Deployed
 Buatan : Henschell, Jerman
Manufacturer
 Besar Tenaga : 900 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Hydraulic



BB 303

Mulai Dinas : 1973
Deployed
 Buatan : Henschell, Jerman
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1010 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Hydraulic



BB 304

Mulai Dinas : 1976
Deployed
 Buatan : Fried Krupp, Jerman
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1550 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Hydraulic



BB 306

Mulai Dinas : 1984
Deployed
 Buatan : Henschell, Jerman
Manufacturer
 Besar Tenaga : 850 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Hydraulic



CC 200

Mulai Dinas : 1953
Deployed
 Buatan : General Electric, USA
Manufacturer
 Besar Tenaga : 1600 HP
Horsepower
 Tipe Type : Diesel Electric



CC 201

Mulai Dinas : 1977
Deployed
Buatan : General Electric, USA
Manufacturer
Besar Tenaga : 1950 HP
Horsepower
Tipe Type : Diesel Electric



CC 202

Mulai Dinas : 1986
Deployed
Buatan : General Motor, Kanada
Manufacturer
Besar Tenaga : 2550 HP
Horsepower
Tipe Type : Diesel Electric



CC 203

Mulai Dinas : 1995
Deployed
Buatan : General Electric, USA
Manufacturer
Besar Tenaga : 2150 HP
Horsepower
Tipe Type : Diesel Electric



CC 204

Mulai Dinas : 2003
Deployed
Buatan : General Electric, USA
Manufacturer
Besar Tenaga : 2150 HP
Horsepower
Tipe Type : Diesel Electric



CC 205

Mulai Dinas : 2011
Deployed
Buatan : EMD , Kanada
Manufacturer
Besar Tenaga : 2300 HP
Horsepower
Tipe Type : Diesel Electric



Alamat Kantor Daop/ Divre

Branch Office

Alamat Kantor Daop/ Divre Branch Offices

| DAOP/ DIVRE Operation Dis/Div | ALAMAT Address | PHONE/ FAX |
|---|--|--|
| DAERAH OPERASI 1 <i>Operation District 1</i> Jakarta | Jl. Taman Stasiun No. 1 Jakarta Kota | (62-21) 6928261, ext: 31008/ (62-21) 6912275, ext: 31009 |
| DAERAH OPERASI 2 <i>Operation District 2</i> Bandung | Jl. Stasiun Selatan No. 25 Bandung 40181 | (62-22) 4230150, ext: 32000, 32008/ (62-22) 4237874 |
| DAERAH OPERASI 3 <i>Operation District 3</i> Cirebon | Jl. Siliwangi No. 82 Cirebon | (62-231) 203944, ext: 33000, 33008/ (62-231) 203944, ext: 33009 |
| DAERAH OPERASI 4 <i>Operation District 4</i> Semarang | Jl. M. H. Thamrin No. 3 Semarang 50132 | (62-24) 3520134, ext: 34000, 34008/ (62-24) 3520134, ext: 34009 |
| DAERAH OPERASI 5 <i>Operation District 5</i> Purwokerto | Jl. Jenderal Sudirman No. 209 Purwokerto 53116 | (62-281) 636031, ext: 35000, 35008/ (62-81) 636031, ext: 35009, 35051 |
| DAERAH OPERASI 6 <i>Operation District 6</i> Yogyakarta | Jl. Lempuyangan No. 1 Yogyakarta | (62-274) 512056, ext: 36000, 36008/ (62-274) 512056, ext: 36009 |
| DAERAH OPERASI 7 <i>Operation District 7</i> Madiun | Jl. Kompol Sunaryo No. 14 Madiun 63122 | (62-351) 462263, ext: 37000, 37008/ (62-351) 462263, ext: 37009 |
| DAERAH OPERASI 8 <i>Operation District 8</i> Surabaya | Jl. Gubeng Masjid, Surabaya 60131 | (62-31) 5036575, ext: 38000, 38008/ (62-31) 5036575 ext: 38009 |
| DAERAH OPERASI 9 <i>Operation District 9</i> Jember | Jl. Dahlia No. 2 Jember | (62-331) 487067, ext: 39000, 39008/ (62-331) 487067 ext: 39009 |
| DIVISI REGIONAL 1 <i>Regional Divison 1</i> Sumatera Utara | Jl. Prof. H. M Yamin, SH No. 14 Medan | (62-61) 4533012, ext: 61000, 61008/ (62-61) 4533012, ext: 61009 |
| DIVISI REGIONAL 2 <i>Regional Divison 2</i> Sumatera Barat | Jl. Stasiun No. 1 Padang 25127 | (62-751) 27650, ext: 63000, 63008/ (62-751) 28046 |
| DIVISI REGIONAL 3 <i>Regional Divison 3</i> Sumatera Selatan | Jl. Jend Achmad Yani 13 Ulu No. 541 Palembang 30263 | (62-711) 512427, ext: 70000, 70008/ (62-711) 512383, 512457 |
| SUB DIVISI REGIONAL 3.1 <i>Subregional Divison 3.1</i> Sumatera Selatan | Jl. Stasiun No. 1 Kertapati, Palembang | (62-711) 513133, ext: 71000, 71008 |
| SUB DIVISI REGIONAL 3.2 <i>Subregional Divison 3.2</i> Sumatera Selatan | Jl. Teuku Umar No. 23 Bandar Lampung 35113 | (62-721) 263142, ext: 72000, 72008 |

Alamat Balai Yasa Train Yards

| BALAI YASA Yard | ALAMAT Address | PHONE/ FAX |
|--------------------|--|---|
| Manggarai | Jl. Bukit Duri Utara No. 1 Jakarta Selatan | (62-21) 8291935, ext: 27100/ (62-21) 8292182, ext: 27110, 27109 |
| Tegal | Jl. Semeru No. 5 Tegal | (62-283) 353056, 355612 ext: 27400, 27401, 27410/ (62-283) 353056, ext: 57419 |
| Yogyakarta | Jl. Kusbini No. 1 Yogyakarta | (62-274) 513385, 514506 ext: 27600/ (62-274) 566819 |
| Surabaya Gubeng | Jl. Tapak Siring No. 5 Surabaya 60131 | (62-31) 5022015, 5022016 ext: 27800, 27810/ (62-31) 5022015, 5022016 ext: 27817 |
| Lahat | Jl. Inspektur Yasid, Lahat 31417 | (62-731) 321075, 322107, 321312, ext: 74000/ (62-731) 21312 |
| Pulubrayan | Jl. Bengkel Pulubrayan, Medan 20239 | (62-61) 611588, ext: 61450/ (62-61) 615544 |
| Jembatan Bridges | Jl. Kiaracondong No. 92, Bandung 40272 | (62-22) 7271147, ext: 27200, 27208 |
| Mekanik Mechanical | Jl. Kosambi No. 2, Cirebon Prujakan | Ext: 33260, 33271 |

Alamat Balai Pelatihan Training Facilities

| BALAI PELATIHAN Facility | ALAMAT Address | PHONE/ FAX |
|---|---|--|
| Manajerial <i>Managerial</i> | Jl. Laswi No. 23, Bandung 40271 | (62-22) 7274578, ext: 25200 |
| Teknik Perkeretaapian <i>Railway Engineering</i> | Jl. Perjuangan No. 25 Bekasi | (62-21) 8847484, ext: 31970, 31974 |
| Operasi dan Pemasaran <i>Operations & Marketing</i> | Jl. Ir. H. Juanda No. 215, Bandung 40135 | (62-22) 2500188, ext: 25400 |
| Teknik Sinyal dan Telekomunikasi <i>Signalling and Telecommunication</i> | Jl. Laswi No. 23 Bandung 40271 | (62-22) 7207121, ext: 16400/ (62-22) 7207121, ext: 25300 |
| Teknik Traksi <i>Traction</i> | Jl. dr. Wahidin Sudirohusodo No. 2 Yogyakarta | (62-274) 515586, ext: 36660/ (62-274) 36669 |



Laporan Keuangan Konsolidasi

Consolidated Financial Report

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan telah disetujui oleh Dewan Komisaris dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.

Responsibility For Annual Reporting

This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the PT Kereta Api Indonesia (Persero), and has been approved by the members of the Board of Commissioners whose signatures appear below.

Dewan Komisaris Board of Commissioners



IMAN HARYATNA
Komisaris Utama
President Commissioner



YAHYA OMBARA
Komisaris
Commissioner



MARTINUS SUWASONO
Komisaris
Commissioner



ABI KUSNO
Komisaris
Commissioner



HERRY BAKTI
Komisaris
Commissioner



ASHWIN SASONGKO S
Komisaris
Commissioner

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan telah disetujui oleh Direksi dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.

Responsibility For Annual Reporting

This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management PT Kereta Api Indonesia (Persero), and has been approved by the members of the Board of Directors whose signatures appear below.

Direksi Board of Directors



IGNASIUS JONAN
Direktur Utama
President Director



DARMAWAN DAUD
Direktur Utama
Vice President Director



KURNIAKI ATMOSASMITO
Direktur Keuangan
Managing Director of
Finance



JUDARSO WIDYONO
Direktur Teknik
Managing Director of
Technics



BAMBANG IRawan
Direktur Operasi
Managing Director of
Operation



JOKO MARGONO
Direktur SDM & Umum
Managing Director of
Human Capital



RONO PRADIPTO
Direktur Keselamatan
Managing Director of
Safety & Security



SULISTYO WIMBO HARDJITO
Direktur Komersial
Managing Director of
Commerce

**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 2011 DAN 2010/
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2011 AND 2010
DAN LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN/
AND INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Nomor / Number : 016/LA-KAI/III/2012
Tanggal / Date : 29 Maret 2012/ March 29, 2012

KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3rd Floor, Suite D, Jl. Casablanca Kav. 18, 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 2011**

Kami yang bertanda tangan dibawah ini

- | | | |
|-----------------------------|---|--|
| 1. Nama | : | Ignasius Jonan |
| Alamat Kantor | : | Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung |
| Alamat domisili, sesuai KTP | : | Jl. Brawijayalll No. 87 Cipete Kebayoran Baru, Jaksel |
| Nomor Telepon | : | - |
| Jabatan | : | Direktur Utama |
| 2. 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. a. Semua informasi dalam Laporan Keuangan Perusahaan telah dimuat secara lengkap dan benar.
b. Laporan Keuangan Perusahaan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material.
4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Bandung, 29 Maret 2012

Direktur Utama

IGNASIUS JONAN
NIPP. 63621



Direktur Keuangan

KURNIAIDI ATMOSASMITO
NIPP. 90022



Hadori Sugiarto Adi & Rekan

Certified Public Accountants

Nomor : 016/LA-KAI/III/12

No. 016/LA-KAI/III/12

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

The Shareholders, Board of Commissioners
and Directors
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

Kami telah mengaudit laporan posisi keuangan (neraca) konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") dan Entitas Anak tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Kami juga melakukan pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern. Laporan keuangan konsolidasian dan kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian berdasarkan audit kami.

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 bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Selain itu audit mencakup pengujian atas kepatuhan perusahaan terhadap kontrak, dan pasal-pasal tertentu peraturan Perundang-Undangan serta kepatuhan terhadap pengendalian intern. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

INDEPENDENT AUDITORS' REPORT

We have audited the accompanying consolidated statements of financial position (balance sheets) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the "Company") and its Subsidiaries as of December 31, 2011 and 2010, 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. We also conducted the tests of Company's compliance to applicable laws and regulations and internal control. The consolidated financial statements and Company's compliance to the laws and regulations and internal control is the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audits.

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 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 misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. In addition, an audit also includes testing of Company's compliance to contracts, and certain articles of laws and regulations and compliance to internal control. We believe that our audits provide a reasonable basis for our opinion.

KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3rd Floor, Suite D, Jl. Casablanca Kav. 18, Jakarta 12870, Indonesia
Tel.: +62 21 8317046 - 49, 83701104, Fax.: +62 21 8317050 Email: hlbjakarta@hadori.co.id
HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan is a member of International. A world-wide organization of accounting firms and business advisers

Nomor Izin Usaha KAP : KEP-IIIG/KM.I/2009

Nomor: 016/LA-JM/III/12

No. 016/LA-KAI/III/12

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 2011 dan 2010, dan hasil usaha, serta arus kas konsolidasian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

Sebagaimana dijelaskan dalam Catatan 15 dan 30 atas laporan keuangan konsolidasian, Perusahaan telah menerima aset sarana gerak yang berasal dari Proyek Pemerintah c.q. Direktorat Jenderal Perkeretaapian Departemen Perhubungan dan telah dioperasikan Perusahaan dengan dokumen penerimaan berupa Berita Acara Serah Terima untuk Dioperasikan (BASTO) dimana dokumen tersebut mencantumkan jenis dan jumlah aset yang diserahkan, dan aset yang diterima tersebut belum dibukukan ke dalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010. Di dalam nilai perolehan aset sarana gerak dengan total nilai perolehan sebesar Rp5.000.831.599.803 dan Rp4.210.274.321.908 dan Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya (BPYBDS) sebesar Rp826.546.294.646 dan Rp1.072.940.984.034 yang diungkapkan pada Catatan 15 dan 30 atas laporan keuangan konsolidasian per 31 Desember 2011 dan 2010, belum termasuk nilai aset yang diterima dengan dokumen BASTO tersebut dan telah dioperasikan oleh Perusahaan yang berupa Kereta Penumpang (K3) sebanyak 18 unit, KRDE sebanyak 11 unit serta KMP-3 sebanyak 2 unit yang diterima pada tahun 2008, Kereta Penumpang (K3) sebanyak 34 unit, KRDI-3 sebanyak 9 unit, KMP-3 sebanyak 4 unit serta Penataan dan Sterilisasi Peron serta Ticketing System di Stasiun-stasiun Wilayah Jabodetabek diterima tahun 2009, serta sebanyak 12 unit jenis KRDI-3, sebanyak 22 unit untuk jenis K3 diterima pada tahun 2010, sebanyak 24 unit Kereta Penumpang (K3), sebanyak 2 unit KMP-3, sebanyak 4 unit KRL, sebanyak 3 unit Railbus dan sebanyak 12 unit KRDI-3 diterima tahun 2011, penempatan dan lokasi pengoperasian serta penanggung jawab pengelolaan tersebar pada unit-unit kerja operasional Perusahaan.

In our opinion, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2011 and 2010, and the results of their operations, and their consolidated cash flows for the years then ended, in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards.

As described in Notes 15 and 30 to the consolidated financial statements, the Company has received assets of train facilities originated from the Government Project c.q. Directorate General of Railways of the Ministry of Transportation which have been operated by the Company based on the receipt document in the form of Minutes of Transfer for Operation (BASTO) where the document enlists the types and quantities of assets transferred, and the received assets have not been recorded into the consolidated financial statements for the years ended December 31, 2011 and 2010. In the acquisition costs of train facilities amounting to Rp5.000.831.599.803 and Rp4.210.274.321.908 and the Undefined Status of Government Aid (BPYBDS) amounting to Rp826.546.294.646 and Rp1.072.940.984.034 as disclosed in Note 15 and 30 to the consolidated financial statements for the years ended December 31 2011 and 2010, they do not include the costs of assets received based on the BASTO document and which have been operated by the Company in the form of Passenger Trains (K3) totaling 18 units, KRDI-3 totaling 11 units and 2 units of KMP-3 received in 2008, Passenger Train (K3) totaling 34 units, KRDI-3 totaling 9 units, KMP-3 totaling 4 units as well as the arrangement and Sterilization of Train Stations and Ticketing System in Jabodetabek stations area received in 2009, totaling 12 units of KRDI-3 type, totaling 22 units of K3 type received in 2010, totaling 24 units Passenger Trains (K3), totaling 2 units of KMP-3 type, totaling 4 units of KRL type, totaling 3 units of Railbus type, and totaling 12 units of KRDI-3 type received in 2011, the placement and operational location as well as the responsible management were scattered in the operational units of the Company.



Hadori Sugiarto Adi & Rekan

C e r t i f i e d P u b l i c A c c o u n t a n t s

Nomor: 016/LA-KAI/III/12

Aset-aset tersebut belum dibukukan dalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011, dan 2010, dikarenakan belum ada penyerahan administrasi dengan Berita Acara Serah Terima (BAST) yang akan digunakan sebagai dasar pencatatan. Laporan keuangan konsolidasian belum termasuk penyesuaian yang timbul akibat belum tercatatnya aset sebagaimana yang dijelaskan diatas.

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan. Laporan keuangan Induk Perusahaan terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan pokok dan bukan merupakan bagian laporan keuangan pokok yang diharuskan. Informasi tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan pokok secara keseluruhan.

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern, kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen dengan surat kami No. 016B/LA-KAI/KP/III/2012 dan No. 016C/LA-KAI/PI/III/2012, tanggal 29 Maret 2012.

No. 016/LA-KAI/III/12

These assets have not been recorded in the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2011 and 2010, because there has been no administrative minutes of handover stating the used as the basis for recording. The consolidated financial statements have not included adjustments that may arise due to unrecorded assets as described above.

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 are presented for purposes of additional analysis of the basic consolidated financial statements rather than as part of required basic financial statements. Such information has been subjected to our auditing procedures applied in the audit of financial statements, and in our opinion, are 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 management with our letter No. 016B/LA-KAI/KP/III/2012 and No. 016C/LA-KAI/PI/III/2012, dated March 29, 2012.

Izin Akuntan Publik/Public Accountant License AP. 0486

29 Maret 2012/March 29, 2012

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.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | Catatan/ Notes | 2010 | ASSETS |
|--|--------------------------|-------------------|--------------------------|---|
| ASET | | | | CURRENT ASSETS |
| ASET LANCAR | | | | CURRENT ASSETS |
| Kas dan Setara Kas | 590.799.186.748 | 5b,5g,5r,6 | 735.137.839.426 | <i>Cash and Cash Equivalents</i> |
| Investasi Jangka Pendek | - | 7 | - | <i>Short Term Investment</i> |
| Piutang Usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp.6.960.057.995 tahun 2011 dan Rp.5.979.813.840 tahun 2010) | 238.306.700.450 | 5f,5h,8 | 161.484.968.903 | <i>Trade Receivables</i> (net of allowance for doubtful accounts of Rp.6.960.057.995 in 2011 and Rp.5.979.813.840 in 2010) |
| Piutang Lain-lain (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp.177.281.858.228 tahun 2011 dan Rp.176.661.446.758 tahun 2010) | 46.132.814.351 | 9 | 13.151.757.168 | <i>Other Receivables</i> (net of allowance for doubtful accounts of Rp.177.281.858.228 in 2011 and Rp.176.661.446.758 in 2010) |
| Persediaan | 561.584.397.901 | 5i,10 | 570.405.376.766 | <i>Inventories</i> |
| Pendapatan Yang Masih Akan Diterima | 158.405.807.786 | 11 | 139.109.033.225 | <i>Accrued Income</i> |
| Uang Muka | 10.570.178.668 | 12 | 42.940.486.574 | <i>Advances</i> |
| Pajak Dibayar Dimuka | 23.598.918.404 | 13a | 102.683.221.391 | <i>Prepaid Taxes</i> |
| Aset Lancar Lainnya | 195.097.428.500 | 14 | 283.580.646.454 | <i>Other Current Assets</i> |
| Jumlah Aset Lancar | 1.824.495.432.808 | | 2.048.493.329.907 | Total Current Assets |
| ASET TIDAK LANCAR | | | | NON-CURRENT ASSETS |
| Aset Pajak Tangguhan | 196.045.199.105 | 5o,13e | 203.238.487.848 | <i>Deferred Tax Assets</i> |
| Aset Tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp.2.245.507.381.770 tahun 2011 dan Rp.2.061.394.568.149 tahun 2010) | 3.511.511.914.160 | 5j,15 | 2.842.432.417.954 | <i>Fixed Assets</i> (net of accumulated depreciation of Rp.2.245.507.381.770 in 2011 and Rp.2.061.394.568.149 in 2010) |
| Properti Investasi | 1.239.552.779 | 5k,16 | - | <i>Investment properties</i> |
| Aset Lain-lain: | | | | <i>Other Assets</i> |
| Aset Dalam Pelaksanaan | 460.501.815.776 | 5l,17 | 433.809.330.170 | <i>Construction in progress</i> |
| Aset Tetap Tidak Produktif dan Scrap - Bersih | 18.878.493.872 | 18 | 18.878.493.972 | <i>Non - Productive of Fixed Assets and Scrap - Net</i> |
| Beban Ditangguhkan - Bersih | 1.273.507.550 | 5n,19 | 2.393.816.310 | <i>Deferred Charges - Net Self - managed pension obligation</i> |
| Dana Pensiun Swakelola | 52.463.909.852 | 20 | 34.353.304.428 | <i>Total other assets</i> |
| Jumlah Aset Lain-lain | 533.117.727.050 | | 489.434.944.880 | Total Non-Current Assets |
| Jumlah Aset Tidak Lancar | 4.241.914.393.094 | | 3.535.105.850.682 | |
| JUMLAH ASET | 6.066.409.825.902 | | 5.583.599.180.589 | TOTAL ASSETS |

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan
dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these
consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | Catatan/ Notes | 2010 | |
|--------------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| LIABILITAS DAN EKUITAS | | | | |
| LIABILITAS LANCAR | | | | LIABILITIES AND EQUITY |
| Pinjaman Jangka Pendek | 418.206.935.918 | 5h,21 | 161.823.517.210 | CURRENT LIABILITIES |
| Utang Usaha | 345.502.329.991 | 5p,22 | 219.620.874.767 | Short-term Loans |
| Biaya Yang Masih Harus Dibayar | 128.929.822.289 | 23 | 141.065.469.196 | Trade Payables |
| Utang Pajak | 171.787.737.598 | 13b | 114.317.851.516 | Accrued Expenses |
| Pendapatan Diterima Dimuka | 121.824.692.172 | 24 | 100.036.973.879 | Taxes Payable |
| Utang Lancar Lainnya | 51.339.936.867 | 25 | 36.632.914.846 | Unearned Revenues |
| Jumlah Liabilitas Lancar | <u>1.237.591.454.835</u> | | <u>773.497.601.414</u> | Other Current Liabilities |
| | | | | Total Current Liabilities |
| LIABILITAS TIDAK LANCAR | | | | NON - CURRENT LIABILITIES |
| Liabilitas Imbalan Pasca Kerja | 72.181.164.914 | 5q,26 | 43.175.021.455 | Post-Employment Benefit |
| Utang Iuran Pensiun Sekaligus | 655.263.202.000 | 5q,27 | 734.763.202.000 | Obligations |
| Utang Iuran Pensiun Swakelola | 52.463.909.852 | 20 | 34.353.304.428 | Pension Contribution Payable |
| Pinjaman Jangka Panjang | 100.714.800.000 | 5h,28 | - | Self Managed Pension Obligation |
| Jumlah Liabilitas Tidak Lancar | <u>880.623.076.766</u> | | <u>812.291.527.883</u> | Long-term Loans |
| Jumlah Liabilitas | <u>2.118.214.531.601</u> | | <u>1.585.789.129.298</u> | Total Non - Current Liabilities |
| | | | | Total Liabilities |
| EKUITAS | | | | EQUITY |
| Ekuitas Yang Dapat Diatribusikan | | | | Equity attributable to owners |
| Kepada Pemilik - entitas induk | | | | of the company - parent entity |
| Modal Saham | | | | Capital Stock |
| Modal dasar 3.500.000 | | | | Authorized 3.500.000 shares, |
| saham, nominal | | | | par Rp. 1.000.000 per share. |
| Rp.1.000.000 per saham. | | | | Issued and fully paid |
| Ditempatkan dan disetor | | | | 2.470.000 shares |
| 2.470.000 saham pada tahun | 2.470.000.000.000 | 29 | 2.470.000.000.000 | in 2011 and 2010 |
| Bantuan Pemerintah Yang Belum | | | | Government Equity |
| Ditentukan Statusnya | 826.546.294.646 | 30 | 1.072.940.984.034 | Participation |
| Selisih Likuidasi | 968.134.948 | 31 | 968.134.948 | Liquidating Difference |
| Saldo Laba: | | | | Retained Earnings |
| Cadangan Umum | 4.747.279.983 | | 4.747.279.983 | General Reserve |
| Saldo Laba Yang Dicadangkan | 468.304.367.743 | | 256.295.000.512 | Appropriated |
| Saldo Laba Yang Belum | | | | |
| Dicadangkan | 133.862.095.524 | | 148.290.088.946 | Unappropriated |
| | 3.904.428.172.844 | | 3.953.241.488.422 | |
| Kepentingan Non Pengendali | 43.767.121.457 | 3,32 | 44.568.562.869 | Non controlling interest |
| Jumlah Ekuitas | <u>3.948.195.294.301</u> | | <u>3.997.810.051.291</u> | Total equity |
| JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS | <u>6.066.409.825.902</u> | | <u>5.583.599.180.589</u> | TOTAL LIABILITIES AND EQUITY |

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | Catatan/ Notes | 2010 | |
|--|--------------------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|
| PENDAPATAN JASA ANGKUTAN | 5.859.606.495.882 | 2b,5s,33 | 5.080.012.828.579 | TRANSPORTATION SERVICES REVENUES |
| BEBAN POKOK PENDAPATAN | 4.675.845.822.032 | 5s,34 | 4.008.055.466.303 | COST OF REVENUES |
| LABA KOTOR | 1.183.760.673.850 | | 1.071.957.362.276 | GROSS PROFIT |
| PENDAPATAN OPERASIONAL LAINNYA | 234.488.425.303 1.418.249.099.153 | 5s,35 | 111.540.774.110 1.183.498.136.386 | OTHER OPERATIONAL INCOME |
| BEBAN USAHA | | | | OPERATING EXPENSES |
| Beban Penjualan | 28.506.641.559 | 5s,36 | 14.303.237.482 | <i>Selling Expenses</i> |
| Beban Umum dan Administrasi | 1.249.353.624.732 | 5s,36 | 1.043.159.728.445 | <i>General and Administration Expenses</i> |
| Jumlah Beban Usaha | 1.277.860.266.291 | | 1.057.462.965.927 | <i>Total Operating Expenses</i> |
| LABA USAHA | 140.388.832.862 | | 126.035.170.459 | OPERATING INCOME |
| PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN | | | | OTHER INCOME (EXPENSE) |
| Pendapatan Bunga | 23.359.653.346 | 37 | 26.157.040.749 | <i>Interest Income</i> |
| Beban Bunga Pinjaman | (25.868.143.889) | 37 | - | <i>Interest Expense</i> |
| Lain-lain - Bersih | 160.176.583.279 | 37 | 130.605.348.052 | <i>Others - Net</i> |
| Jumlah pendapatan (bebannya) lain-lain - bersih | 157.668.092.736 | | 156.762.388.801 | <i>Total net other income (expense)</i> |
| LABA SEBELUM PAJAK PENGHASILAN | 298.056.925.598 | | 282.797.559.260 | PROFIT BEFORE INCOME TAX |
| MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN | | | | INCOME TAX BENEFIT (EXPENSE) |
| Pajak Kini | (89.619.155.470) | 50,13d | (46.164.918.022) | <i>Current Tax</i> |
| Pajak Tangguhan | (7.193.288.743) | 50,13e | (20.533.433.590) | <i>Deffered Tax</i> |
| | (96.812.444.213) | | (66.698.351.612) | |
| LABA BERSIH TAHUN BERJALAN | 201.244.481.385 | | 216.099.207.648 | NET INCOME FOR THE YEAR |
| PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN | - | | - | OTHER COMPREHENSIVE INCOME |
| JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF | 201.244.481.385 | | 216.099.207.648 | TOTAL COMPREHENSIVE INCOME |
| LABA YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA | | | | NET INCOME ATTRIBUTABLE TO |
| Pemilik Entitas Induk | 201.908.093.809 | | 216.336.087.230 | <i>Owners of the parent company</i> |
| Kepentingan Non Pengendali | (663.612.424) | | (236.879.582) | <i>Non controlling interest</i> |
| Laba Bersih Tahun Berjalan | 201.244.481.385 | | 216.099.207.648 | <i>Net Income For The Year</i> |
| JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA | | | | TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO |
| Pemilik Entitas Induk | 201.908.093.809 | | 216.336.087.230 | <i>Owners of the parent company</i> |
| Kepentingan Non Pengendali | (663.612.424) | | (236.879.582) | <i>Non controlling interest</i> |
| Jumlah Laba Komprehensif | 201.244.481.385 | | 216.099.207.648 | <i>Total Comprehensive Income</i> |
| LABA PER SAHAM - DASAR | 81.744,17 | | 87.585,46 | EARNING PER SHARE - BASIC |

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2011 DAN 2010
(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, 2011 AND 2010
(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

| | | Bantuan Pemerintah | | Yang belum | | Ekuitas yang dapat | | Kepentingan Non | |
|-------------------------------|---|--------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|----------------------|-------------------------------------|
| | | Modal Ditempatkan | Diterimakan | Statusnya/ | Sejelas Likuidasi/ | Cadangan Umum/ | Saldo Label | distribusikan kepada | Pemilik/ Equity |
| | | dan Diselot Penuh/ | Dividen | Government Equity | Likuidating | Dicadangkan/ | Retained Earnings | Pemilik/ Equity | Pengendali/ Not controlling |
| | | Pad-up Capital | Stock | Participation | Differences | General Reserve | Appropriated | Un-Appropriated | of the company |
| Saldo 31 Desember 2009 | | 2,470,000,000,000 | 1,072,940,984,034 | 968,134,948 | 4,747,279,983 | 102,288,683,638 | 86,754,318,590 | 3,737,679,401,193 | 44,932,001,729 |
| Cadangan | - | - | - | - | - | - | 154,026,316,874 | (154,026,316,874) | - |
| Dividen | - | - | - | - | - | - | (774,000,000) | (774,000,000) | (126,559,278) |
| Program PKBL | - | - | - | - | - | - | (236,879,582) | (236,879,582) | (774,000,000) |
| Laba Periode Berjalan | - | - | - | - | - | - | 216,336,087,230 | 216,336,087,230 | 216,099,207,647 |
| Saldo 31 Desember 2010 | | 2,470,000,000,000 | 1,072,940,984,034 | 968,134,948 | 4,747,279,983 | 256,285,000,512 | 148,290,088,946 | 3,953,241,488,422 | 44,556,552,869 |
| Cadangan | - | - | - | - | - | 212,009,367,231 | (212,009,367,231) | - | Balance at December 31, 2009 |
| Koreksi BPYBDS | - | - | - | - | - | (246,394,689,388) | (246,394,689,388) | - | Allowance |
| Dividen | - | - | - | - | - | (4,326,720,000) | (4,326,720,000) | (78,763,279) | Dividend |
| Program PKBL | - | - | - | - | - | 201,908,093,809 | 201,908,093,809 | (4,326,720,000) | Program PKBL |
| Laba Periode Berjalan | - | - | - | - | - | - | (663,612,424) | 201,244,481,385 | Current year net - income |
| Pengaruh setoran modal induk | - | - | - | - | - | - | (59,065,709) | (59,065,709) | Influence of the parent capital |
| ke entitas anak | - | - | - | - | - | - | - | - | contributions to subsidiaries |
| Saldo 31 Desember 2011 | | 2,470,000,000,000 | 826,546,294,846 | 968,134,948 | 4,747,279,983 | 468,304,367,743 | 133,862,095,524 | 3,904,428,172,844 | 43,767,121,457 |
| | | | | | | | | | 3,948,195,294,301 |
| | | | | | | | | | Balance at December 31, 2011 |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

Catatan kerangka menyajikan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES |
|--|---------------------|-------------------|--|
| ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI | | | |
| Laba (Rugi) Operasi - Bersih | 201.908.093.809 | 216.336.087.231 | <i>Net Income (Loss) From Operations</i> |
| Ditambah (dikurangi) pos-pos yang tidak mempengaruhi kas dan setara kas: | | | <i>Increased (decreased) in accounts that not affect cash and cash equivalents</i> |
| Penyusutan Aset Tetap | 247.818.931.793 | 198.158.950.576 | <i>Depreciation of fixed assets</i> |
| Aset Pajak Tangguhan | 7.193.288.743 | 20.533.433.590 | <i>Deferred tax assets</i> |
| Selisih rekonsiliasi BPYBDS | (67.452.308.866) | - | <i>Difference of Gov. Aid Reconciliation</i> |
| Kewajiban Iuran Pensiun Sekaligus | (79.500.000.000) | (79.500.000.000) | <i>in whole</i> |
| Kewajiban Imbalan Pasca Kerja | 29.006.143.459 | (2.023.686.545) | <i>Post-employment benefit obligations</i> |
| Utang Iuran Pensiun Swakelola | (18.110.605.424) | (64.077.926.141) | <i>Self managed pension obligation</i> |
| Cadangan Penghapusan Piutang | 1.600.655.625 | 6.680.250.442 | <i>Allowance for doubtful accounts</i> |
| Kas dan setara kas sebelum perubahan modal kerja | 322.464.199.139 | 296.107.109.153 | <i>Cash and cash equivalents before changes of working capital</i> |
| Perubahan Modal Kerja: | | | <i>Changes of working capital</i> |
| Penurunan (Kenaikan) Aset Lancar: | | | <i>Increase (decrease) of current assets</i> |
| Piutang Usaha | (78.422.387.172) | 13.194.136.874 | <i>Trade receivables</i> |
| Piutang Lain-lain | (32.981.057.183) | 34.863.779.744 | <i>Other receivables</i> |
| Persediaan | 8.820.978.865 | (56.302.707.129) | <i>Inventories</i> |
| Pendapatan Yang Masih Harus Diterima | (19.296.774.561) | (3.365.541.346) | <i>Unbilled receivables</i> |
| Uang Muka | 32.370.307.906 | (7.096.873.831) | <i>Advances</i> |
| Uang Muka Pajak | 79.084.302.987 | (10.650.585.092) | <i>Tax advances</i> |
| Aset Lancar Lainnya | 88.483.217.954 | (25.717.973.078) | <i>Other current assets</i> |
| Kenaikan (Penurunan) Kewajiban Lancar: | | | <i>Increase (decrease) of current liabilities</i> |
| Utang Usaha | 125.881.455.224 | 12.603.190.009 | <i>Trade payable</i> |
| Biaya Yang Masih Harus Dibayar | (12.135.646.907) | (255.425.202.306) | <i>Accrued expenses</i> |
| Utang Pajak | 57.469.886.082 | 30.429.263.196 | <i>Tax payable</i> |
| Pendapatan Diterima Dimuka | 21.787.718.293 | 12.774.897.820 | <i>Unearned revenue</i> |
| Utang Lancar Lainnya | 14.707.022.021 | 7.293.300.564 | <i>Other current liabilities</i> |
| | 285.769.023.508 | (247.400.314.575) | |
| Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk aktivitas operasi | 608.233.222.647 | 48.706.794.578 | <i>Net cash provided from (used for) operating activities</i> |
| ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI | | | |
| INVESTASI | | | |
| Pelepasan (Perolehan) Aset: | | | CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES |
| Investasi Jangka Pendek | - | 3.200.000.000 | <i>Disposal of assets acquisition</i> |
| Investasi Properti | (1.239.552.779) | - | <i>Short term investment</i> |
| Aset Tetap | (1.095.840.808.521) | (193.991.373.651) | <i>Short term investment</i> |
| Deposito Berjangka Yang Dijaminkan | - | (163.298.940.406) | <i>Acquisition of fixed assets</i> |
| Aset Dalam Pelaksanaan | (26.692.485.506) | (393.153.481.364) | <i>Guaranteed time deposits</i> |
| Suku Cadang dan Perlengkapan | | | <i>Construction in progress</i> |
| Slow-Moving | - | (6.650.818.948) | <i>Spare parts and slow moving equipment</i> |
| Aset Tetap Tidak Produktif | - | 86.507.786 | <i>Non - productive of fixed assets</i> |
| Beban Ditangguhkan | 1.120.308.760 | 245.646.144 | <i>Deferred expense</i> |
| Dana Iuran Pensiun Swakelola | 18.110.605.424 | 64.077.926.141 | <i>Self - managed pension obligation</i> |
| Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk aktivitas operasi | (1.104.541.932.622) | (689.484.534.298) | <i>Net cash provided by (used in) investing activities</i> |

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES |
|--|-------------------------------|-------------------------------|---|
| ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN | | | |
| Pinjaman Jangka Pendek | 256.383.418.708 | 161.823.517.210 | Short-term loans |
| Pinjaman Jangka Panjang | 100.714.800.000 | - | Long-term Loans |
| Kepentingan Non Pengendali | (801.441.412) | (363.438.860) | Non Controlling Interest |
| Pembagian Laba Tahun Sebelumnya: | | | <i>In profits the previous year</i> |
| Saldo Laba Yang Dicadangkan | 212.009.367.231 | 154.026.316.874 | appropriated retained earnings |
| Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan | (216.336.087.231) | (154.800.316.874) | unappropriated retained earnings |
| Kas bersih diperoleh dari (digunakan) untuk aktivitas pendanaan | <u>351.970.057.296</u> | <u>160.686.078.350</u> | Net cash provided (by used) in financing activities |
| | | | |
| Kenaikan (Penurunan) Kas dan Setara Kas | (144.338.652.678) | (480.091.661.370) | <i>Increase (Decrease) In Cash and Cash Equivalents</i> |
| Kas dan Setara Kas awal tahun | <u>735.137.839.426</u> | <u>1.215.229.500.796</u> | <i>Cash and Cash Equivalents at Beginning of Year</i> |
| Kas dan Setara Kas akhir tahun | <u>590.799.186.748</u> | <u>735.137.839.426</u> | <i>Cash and Cash Equivalents at End of Year</i> |

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan
dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

1. UMUM

a. Pendirian dan Legalitas

PT Kereta Api Indonesia atau disingkat PT Kereta Api (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 INFORMATION

a. Establishment and Legality

PT Kereta Api Indonesia shorted as PT Kereta Api (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. 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. Intents and Purposes

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 konsultansi 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.

c. Wilayah Kerja

Dalam menjalankan kegiatan operasinya, Perusahaan memiliki Daerah Operasi dan Divisi Regional sebagai berikut:

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

To achieve the above goals and objectives, the Company may conduct the following activities:

- 1) *Exploitation of public railway infrastructure includes the construction, operation, maintenance and operation of infrastructure;*
- 2) *Operation of railways facilities generally include the activities of procurement, operation maintenance, and operation of facilities;*
- 3) *Business people and or goods transport by train;*
- 4) *Pre and after-rail transportation business, Intermoda and loading and unloading;*
- 5) *Business or rental of facilities and infrastructure and railway facilities;*
- 6) *Procurement of services and other services related to railway maintenance;*
- 7) *Business services expertise in railways and transport consultancy services;*
- 8) *Agency efforts in the field of transportation of goods and passengers;*
- 9) *Business education and training in the field of railways*

In addition to the main business activities, the Company may conduct business activities in order to optimize resource utilization to:

- 1) *Business and commercial properties including hotels, offices, apartments, shops, restaurants, integrated terminals, integrated shopping centers, warehousing and logistics;*
- 2) *The provision of telecommunications infrastructure, data transfer, multimedia, telematics services, infrastructure, distribution of liquid and gas, Fuel Filling Station General / Special;*
- 3) *Printing and advertising business;*
- 4) *Health efforts and medical services;*
- 5) *Land use building space and facilities;*
- 6) *Supporting business tourism and extractive businesses and sports facilities;*
- 7) *Utilization of funds in short-term instruments (maximum one year) and money market or capital market that provides benefits to comply with regulations.*

Main activities are currently involved in transporting people or goods by train, business education and training in the field of railways, as well as rental facilities / infrastructure / facilities include a rental shop / warehouse / space station and container terminal.

c. Operation Regions

In conducting business, the Company has the Regional Operations and Regional Division as follows:

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

d. Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor: KEP-126/MBU/2011 tanggal 8 Juni 2011, telah diangkat Sdr. Iman Haryatna sebagai Komisaris Utama, sehingga susunan anggota Dewan Komisaris Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebagai berikut:

| | 31 Desember 2011/ December 31, 2011 | 31 Desember 2010/ December 31, 2010 | |
|-----------------|--|--|------------------------|
| Komisaris Utama | Iman Haryatna | Budhi M. Suyitno | President commissioner |
| Komisaris | Martinus Suwasono | Martinus Suwasono | Commissioner |
| Komisaris | Abi Kusno | Abi Kusno | Commissioner |
| Komisaris | Yahya Ombara | Yahya Ombara | Commissioner |
| Komisaris | Ashwin Sasongko | - | Commissioner |
| Komisaris | Herry Bakti | - | Commissioner |

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor: KEP-14/MBU/2011 tanggal 25 Januari 2011 susunan anggota Dewan Direksi Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebagai berikut:

| | 31 Desember 2011/ December 31, 2011 | 31 Desember 2010/ December 31, 2010 | |
|--|--|--|--|
| Direktur Utama | Ignasius Jonan | Ignasius Jonan | President director |
| Wakil Direktur Utama | Darmawan Daud | Darmawan Daud | Vice president director |
| Direktur Keuangan | Kurniadi Atmosasmito | Achmad Kuntjoro | Finance director |
| Direktur Teknik | Yudarso Widyono | Yudarso Widyono | Technical director |
| Direktur Operasi | Bambang Irawan | Bambang Irawan | Operational director |
| Direktur Personalia dan Umum | Joko Margono | Joko Margono | General affair director |
| Direktur Keselamatan dan Manajemen Risiko | Rono Pradipto | - | Safety and risk management director |
| Direktur Komersial | Sulistyo Wimbo Hardjito | Sulistyo Wimbo Hardjito | Commercial director |
| Direktur Pengembangan Usaha | - | Julison Arifin | Business development director |

Regional Operational (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

d. Board of Commissioners and Directors

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No.: KEP-126/MBU/2011 dated June 8, 2011, has been appointed Br. Haryatna faith as a President Commissioner, so that the composition of the Board of Commissioners of the Company on December 31, 2011 are as follows:

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No.: KEP-14/MBU/2011 dated January 25, 2011 the composition of the Board of Directors of the Company on December 31, 2011 are as follows:

Berdasarkan Keputusan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: SK/343/KA.4/KOM/I/2011 tanggal 10 Januari 2011 susunan anggota Komite Audit Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2011 adalah sebagai berikut:

| | 31 Desember 2011/ December 31, 2011 | 31 Desember 2010/ December 31, 2010 | Audit Committee |
|--------------|--|--|-----------------|
| Komite Audit | | | |
| Ketua | Martinus Suwasono | Martinus Suwasono | Chairman |
| Anggota | Meindy Mursal | Meindy Mursal | Member |
| Anggota | Yaya Sunarya | Yaya Sunarya | Member |
| Anggota | Koesnadi Pribadie | Koesnadi Pribadie | Member |

Pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 jumlah karyawan (tidak termasuk Direksi) masing-masing tercatat sejumlah 26.520 orang (tidak diaudit) dan 26.250 orang (tidak diaudit).

Based on the Decree of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: SK/343/KA.4/KOM/I/2011 dated January 10, 2011 the composition of the Audit Committee of the Company on December 31, 2011 are as follows:

On December 31, 2011 and 2010 the number of employees (excluding Directors) is 26 520 people (unaudited) and 26 250 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 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.

2. THE REGULATIONS OF RAILWAYS AFFAIRS

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), controlled by the State and encourage Railway made by the Government, clause (2) Construction of the railway referred to in paragraph (1) includes:
 - a) Arrangement;
 - b) Control; and
 - c) Supervision.
- 2) Article 14 paragraph (1) The development of national railways carried out by the Government which include:
 - a) The stipulation of direction and target of the national, province and regency / city railways affairs policy;
 - b) Stipulation of guidelines, standard and procedure of railways affairs business and development;
 - c) Stipulation of official competency in charge for the function of railway affairs;
 - d) Provision of direction, guidance, training, technical support to Regional Government, Operator and user of railways affairs; and
 - e) Supervision to the manifestation of railway affairs system development.
- 3) Article 17 paragraph (1) cites that general railway affairs business contemplated in article 5 paragraph (1) letter (a) are:
 - a) Railway affairs infrastructure business; and/or
 - b) Railway affairs facility.

- 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.

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:

- 4) Article 18 cites that general railway affairs infrastructure business covers :
 - a) Infrastructure development;
 - b) Infrastructure operation;
 - c) Infrastructure maintenance; and
 - d) Infrastructure business;
- 5) Article paragraph (1) cites that general railway affairs business contemplated in article 18 shall be performed by Legal Entity as the operator, either individually or by or under cooperation.
- 6) Article 16, further provision regarding railway affairs establishment shall be set by Government Regulation.

In accordance to Law No. 13 in 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.

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:

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 membayai perawatannya, sedangkan pengoperasian prasarana pokok tersebut sesuai dengan Undang-undang tetap harus dilaksanakan oleh Perusahaan.

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 membayai 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.

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.

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.

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:

- 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 keputusan Menteri Perhubungan No. KM 7 Tahun 2009 tanggal 4 Februari 2009 tentang tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi.

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

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) *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. KM 7 of 2009 dated February 4, 2009 regarding the transportation costs to the economy class by 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

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 tarif batas atas dan batas bawah angkutan penumpang beberapa kereta api kelas non ekonomi yang berlaku mulai tanggal 1 Oktober 2008, sedangkan 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.

3. ENTITAS ANAK

Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung lebih dari 50% saham entitas anak berikut:

| No. | Entitas Anak / Subsidiaries | Domicili / Domicile | Kegiatan Pokok / Principal activity | Mulai Beroperasi / Start of Commercial operations | Persentase Kepemilikan / Percentage of ownership | Jumlah Aset Sebelum Eliminasi / Total assets before elimination | Jumlah Modal Disetor / Total paid in capital |
|-----|--------------------------------|------------------------|--|---|---|--|--|
| 1. | PT Reska Mulia Usaha | Bandung | Restoran Kereta Api/ <i>The railways restaurant</i> | 1 Januari 2001/ <i>January 1, 2001</i> | 95.01% | 22,218,623,734 | 5,249,000,000 |
| 2. | PT Railink | Jakarta | Pengusahaan Kereta Api Bandara/ <i>Airport railways</i> concession | Dalam Tahap Pengembangan/ <i>In the development</i> <i>stage</i> | 60.00% | 106,367,194,658 | 100,000,000,000 |
| 3. | PT KAI Commuter Jabodetabek | Jakarta | Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ <i>Jabodetabek railways</i> concession | Tahun 2009/ <i>In 2009</i> | 99.76% | 388,829,259,641 | 210,364,000,000 |
| 4. | PT KA Pariwisata | Jakarta | Bidang Pariwisata Kereta Api/ <i>Tourism railways</i> | Tahun 2010/ <i>In 2010</i> | 99.90% | 26,182,766,490 | 24,775,000,000 |
| 5. | PT KA Logistik | Jakarta | Bidang Layanan Distribusi Logistik Berbasis Kereta Api/ <i>Logistic distribution</i> <i>service train</i> | Tahun 2009/ <i>In 2009</i> | 99.90% | 43,129,227,280 | 24,775,000,000 |
| 6. | PT KA Properti Manajemen | Jakarta | Bidang Pengelolaan Aset/ Properti Perkeretaapian/ <i>Railway property asset</i> <i>management</i> | Tahun 2010/ <i>In 2010</i> | 99.90% | 17,590,219,588 | 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 2011. Penerapan standar baru dan revisi serta interpretasi telah berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan dan entitas anak yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun berjalan atau tahun sebelumnya:

3. ITS SUBSIDIARIES

The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following Its Subsidiaries:

| No. | Entitas Anak / Subsidiaries | Domicili / Domicile | Kegiatan Pokok / Principal activity | Mulai Beroperasi / Start of Commercial operations | Persentase Kepemilikan / Percentage of ownership | Jumlah Aset Sebelum Eliminasi / Total assets before elimination | Jumlah Modal Disetor / Total paid in capital |
|-----|--------------------------------|------------------------|--|---|---|--|--|
| 1. | PT Reska Mulia Usaha | Bandung | Restoran Kereta Api/ <i>The railways restaurant</i> | 1 Januari 2001/ <i>January 1, 2001</i> | 95.01% | 22,218,623,734 | 5,249,000,000 |
| 2. | PT Railink | Jakarta | Pengusahaan Kereta Api Bandara/ <i>Airport railways</i> concession | Dalam Tahap Pengembangan/ <i>In the development</i> <i>stage</i> | 60.00% | 106,367,194,658 | 100,000,000,000 |
| 3. | PT KAI Commuter Jabodetabek | Jakarta | Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ <i>Jabodetabek railways</i> concession | Tahun 2009/ <i>In 2009</i> | 99.76% | 388,829,259,641 | 210,364,000,000 |
| 4. | PT KA Pariwisata | Jakarta | Bidang Pariwisata Kereta Api/ <i>Tourism railways</i> | Tahun 2010/ <i>In 2010</i> | 99.90% | 26,182,766,490 | 24,775,000,000 |
| 5. | PT KA Logistik | Jakarta | Bidang Layanan Distribusi Logistik Berbasis Kereta Api/ <i>Logistic distribution</i> <i>service train</i> | Tahun 2009/ <i>In 2009</i> | 99.90% | 43,129,227,280 | 24,775,000,000 |
| 6. | PT KA Properti Manajemen | Jakarta | Bidang Pengelolaan Aset/ Properti Perkeretaapian/ <i>Railway property asset</i> <i>management</i> | Tahun 2010/ <i>In 2010</i> | 99.90% | 17,590,219,588 | 24,775,000,000 |

4. ADOPTION OF NEW AND REVISED STATEMENTS OF FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS (PSAK) AND INTERPRETATIONS OF PSAK (ISAK)

a. Standards effective in the current period

In the current year, the Company and its subsidiaries have adopted all of the new and revised standards and interpretations issued by the Financial Accounting Standard Board of the Indonesian Institute of Accountants that are relevant to their operations and effective for accounting periods beginning on January 1, 2011. The adoption of these new and revised standards and interpretations has resulted in changes to the Company and its subsidiaries accounting policies in the following areas, and affected the consolidated financial statement presentation and disclosures for the current or prior years:

- PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan Standar revisi ini mengatur perubahan dalam format dan isi laporan keuangan konsolidasian, termasuk revisi judul laporan keuangan konsolidasian.

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 revisi ini secara khusus mengatur diantaranya akuntansi untuk perubahan kepemilikan pada entitas anak, akuntansi kehilangan pengendalian pada entitas anak dan informasi yang harus diungkapkan oleh suatu entitas agar pembaca laporan keuangan dapat menilai sifat hubungan antara entitas dan entitas anak.

Akibat dari penerapan standar ini menghasilkan:

- Penyajian kepentingan non pengendali dalam laporan posisi keuangan konsolidasian di ekuitas, terpisah dari kepemilikan induk. Jumlah laba rugi komprehensif harus diatribusikan kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non pengendali dan bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non pengendali menjadi defisit.
- Akuntansi untuk investasi pada entitas anak dan entitas asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, dengan menggunakan biaya perolehan atau sesuai dengan PSAK 55, Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran. Perusahaan memilih menggunakan metode biaya untuk investasi pada entitas anak dan perusahaan asosiasi dalam laporan keuangan tersendiri entitas induk, yang disajikan dalam informasi tambahan dalam laporan keuangan konsolidasian.

- 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

- PSAK 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements This revised standard has introduced changes in the format and content of the consolidated financial statements, including revised titles of the consolidated financial statements.

This revised 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

The revised standard specifies, among other things, the accounting for changes in the level of ownership interest in a subsidiary, the accounting for the loss of control of a subsidiary, and the information that an entity must disclose to enable users of financial statements to evaluate the nature of the relationship between the entity and the subsidiaries.

Among other things, the application of this standard resulted to:

- Presentation of non-controlling interest in the consolidated statement of financial position within equity, separately from the owners of the parent. Total comprehensive income must be attributed to the owners of the parent and to the non-controlling interest even if this results in the non-controlling interest having a deficit balance.
- Accounting for investment in subsidiaries and associates in the separate financial statements of the parent, at cost or in accordance with PSAK 55, Financial Instruments: Recognition and Measurement. The Company elected to account for its investments in subsidiaries at cost in its separate financial statements, which are presented as supplementary information to the consolidated financial statements.

- PSAK 7 (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

apakah telah terjadi transaksi antara mereka. Selanjutnya pengungkapan atas kompensasi secara keseluruhan dan masing-masing kategori kompensasi yang diberikan kepada semua personil manajemen kunci juga diharuskan.

Perusahaan dan entitas anak telah mengevaluasi hubungan antara pihak-pihak berelasi dan mengungkapkannya sesuai dengan standar revisi ini dan dilakukan secara retrospektif.

Berikut ini standar baru dan standar revisi serta interpretasi yang diterapkan dalam laporan keuangan konsolidasian. Penerapan ini tidak memiliki pengaruh yang signifikan atas jumlah yang dilaporkan dalam laporan keuangan konsolidasian tetapi mempengaruhi akuntansi untuk transaksi masa mendatang:

- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim
- PSAK 5 (Revisi 2009), Segmen Operasi.
- PSAK 8 (Revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan.
- PSAK 12 (Revisi 2009), Bagian Partisipasi dalam Ventura Bersama.
- PSAK 15 (Revisi 2009), Investasi pada entitas Asosiasi.
- PSAK 19 (Revisi 2010), Aset Tak Berwujud.
- PSAK 22 (Revisi 2010), Kombinasi Bisnis.
- PSAK 23 (Revisi 2010), Pendapatan.
- PSAK 25 (Revisi 2009), Kebijakan Akuntansi
- Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan.
- PSAK 48 (Revisi 2009), Penurunan Nilai Aset.
- PSAK 57 (Revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontijensi, dan Aset.
- PSAK 58 (Revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan.
- ISAK 10, Program Loyalitas Pelanggan.
- ISAK 11, Distribusi Aset Non Kas Kepada Pemilik.
- ISAK 14, Aset Takberwujud - Biaya situs Web.
- ISAK 17, Laporan Keuangan Interim dan Penurunan Nilai.

b. Standar yang berlaku efektif pada tahun berjalan tapi belum diterapkan

- 1) Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2012:
 - PSAK 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing
 - PSAK 13 (revisi 2011), Properti Investasi
 - PSAK 16 (revisi 2011), Aset Tetap
 - PSAK 18 (revisi 2010), Akuntansi dan Pelaporan Program Manfaat Purnakarya
 - PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja
 - PSAK 26 (revisi 2011), Biaya Pinjaman
 - PSAK 28 (revisi 2011), Akuntansi Kontrak Asuransi Kerugian
 - PSAK 30 (revisi 2011), Sewa

whether there have been transactions between them. Further, disclosure of compensation in total and for each category of compensation given to all key management personnel is also required.

The Company and its subsidiaries had evaluated the relationships between related parties and disclosed them according to this revised standard and applied retrospectively.

The following new and revised standards and interpretations have also been adopted in these consolidated financial statements. Their adoption has not had any significant impact on the amounts reported in these consolidated financial statements but may impact the accounting for future transactions or arrangements:

- PSAK 2 (revised 2009), Statement of Cash Flows
- PSAK 3 (revised 2010), Interim Financial Reporting
- PSAK 5 (Revised 2009), Operating Segments.
- PSAK 8 (Revised 2010), Events After the Reporting Period.
- PSAK 12 (Revised 2009), Financial Reporting of Interest in Joint Ventures.
- PSAK 15 (Revised 2009), Accounting for Investments in Associates.
- PSAK 19 (Revised 2010), Intangible Assets.
- PSAK 22 (revised 2010), Business Combinations
- PSAK 23 (Revised 2010), Revenue.
- PSAK 25 (Revised 2009), Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors.
- PSAK 48 (Revised 2009), Impairment Assets.
- PSAK 57 (Revised 2009), Provisions, Contingent Liabilities and Contingents Assets.
- PSAK 58 (revised 2009), Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets.
- ISAK 10, Customer Loyalty Programs
- ISAK 11, Distributions of Non-cash Assets
- ISAK 14, Intangible Assets - Web Site Costs
- ISAK 17, Interim Financial Reporting and Impairment

b. Standards and Interpretations in issue not yet adopted

- 1) Effective for Periods Beginning on or after January 1, 2012:
 - PSAK 10 (revised 2010), The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates
 - PSAK 13 (revised 2011), Investment Property
 - PSAK 16 (revised 2011), Property, Plant and Equipment
 - PSAK 18 (revised 2010), Accounting and Reporting by Retirement Benefit Plans.
 - PSAK 24 (revised 2010), Employee Benefits
 - PSAK 26 (revised 2011), Borrowing Costs
 - PSAK 28 (revised 2011), Accounting for Casualty Insurance Contract
 - PSAK 30 (revised 2011), Lease

- PSAK 33 (revisi 2011), Aktivitas Pengupasan Lapisan Tanah dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada Pertambangan Umum
 - PSAK 34 (revisi 2010), Kontrak Konstruksi
 - PSAK 36 (revisi 2011), Akuntansi Kontrak Asuransi Jiwa
 - PSAK 45 (revisi 2011), Pelaporan Keuangan Entitas Nirlaba
 - PSAK 46 (revisi 2010), Pajak Penghasilan
 - PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan: Penyajian
 - PSAK 53 (revisi 2010), Pembayaran Berbasis Saham
 - PSAK 55 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran
 - PSAK 56 (revisi 2011), Laba Per Saham
 - PSAK 60, Instrumen Keuangan: Pengungkapan
 - PSAK 61, Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah
 - PSAK 62, Kontrak Asuransi
 - PSAK 63, Pelaporan Keuangan dalam Ekonomi Hiperinflasi
 - PSAK 64, Aktivitas Eksplorasi dan Evaluasi pada Pertambangan Sumber Daya Mineral
 - ISAK 13, Lindung Nilai Investasi Neto dalam Kegiatan Usaha Luar Negeri
 - ISAK 15, PSAK 24 - Batas Aset Imbalan Pasti, Persyaratan Pendanaan Minimum dan Interaksinya
 - ISAK 16, Perjanjian Jasa Konsesi
 - ISAK 18, Bantuan Pemerintah - Tidak Berelasi Spesifik dengan Aktivitas Operasi
 - ISAK 19, Penerapan Pendekatan Penyajian Kembali dalam PSAK 63: Pelaporan Keuangan dalam Ekonomi Hiperinflasi
 - ISAK 20, Pajak Penghasilan - Perubahan dalam Status Pajak Entitas atau Para Pemegang Sahamnya
 - ISAK 22, Perjanjian Konsensi Jasa: Pengungkapan
 - ISAK 23, Sewa Operasi - Insentif
 - ISAK 24, Evaluasi Substansi Beberapa Transaksi yang Melibatkan Suatu Bentuk Legal Sewa.
 - ISAK 25, Hak Atas Tanah
 - ISAK 26, Penilaian Ulang Derivatif Melekat
- 2) Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2013:
- PSAK 38 (revisi 2012) Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali
 - ISAK 21, Perjanjian Kontrak Real Estat

Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasian manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar dan interpretasi terhadap laporan keuangan konsolidasian

- PSAK 33 (revised 2011), Stripping Cost Activity and Environmental Management in the Public Mining
- PSAK 34 (revised 2010), Construction Contracts
- PSAK 36 (revised 2011), Accounting for Life Insurance Contract
- PSAK 45 (revised 2010), Financial Reporting for Non-Profit Organization
- PSAK 46 (revised 2010), Income Taxes
- PSAK 50 (revised 2010), Financial Instruments: Presentation
- PSAK 53 (revised 2010), Share-based Payments
- PSAK 55 (revised 2011), Financial Instrument: Recognition and Measurement
- PSAK 56 (revised 2011), Earnings per Share
- PSAK 60, Financial Instruments: Disclosures
- PSAK 61, Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance
- PSAK 62, Insurance Contract
- PSAK 63, Financial Reporting in Hyperinflationary Economies
- PSAK 64, Exploration for and Evaluation of Mineral Resources
- ISAK 13, Hedges of Net Investments in Foreign Operations
- ISAK 15, PSAK 24 - The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction
- ISAK 16, Service Concession Arrangements
- ISAK 18, Government Assistance - No Specific Relation to Operating Activities
- ISAK 19, Applying the Restatement Approach under PSAK 63: Financial Reporting in Hyperinflationary Economies
- ISAK 20, Income Taxes - Change in Tax Status of an Entity or its Shareholders
- ISAK 22, Service Concession Arrangements: Disclosures
- ISAK 23, Operating Leases - Incentives
- ISAK 24, Evaluating the Substance of Transactions involving the Legal Form of a Lease
- ISAK 25, Land Rights
- ISAK 26, Reassessment of Embedded Derivatives

- 2) Effective for periods beginning on or after January 1, 2013:
- PSAK 38 (revised 2012), Business Combination Under Common Control Entity
 - ISAK 21, Agreements for the Constructors of Real Estate

As of the issuance date of the consolidated financial statements, management is evaluating the effect of these standards and interpretations on the consolidated financial statements.

5. KEBIJAKAN AKUNTANSI YANG 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 akrual. 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.

Laporan arus kas konsolidasian disusun berdasarkan metode tidak langsung (*indirect method*) dengan mengklasifikasikan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

c. Prinsip Konsolidasian

Laporan keuangan konsolidasian menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (entitas anak). Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur kebijakan keuangan dan operasional suatu entitas untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya.

Hasil dari entitas anak yang diakuisisi atau dijual selama tahun berjalan termasuk dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sejak tanggal efektif akuisisi dan sampai dengan tanggal efektif penjualan.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan 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.

5. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

a. Statement of Compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards. These financial statements are not intended to present the financial position, results of operations and cash flows in accordance with accounting principles and reporting practices generally accepted in other countries and jurisdictions.

b. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah (Rp), while the measurement basis is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the indirect method with classification of cash flows into operating, investing and financing activities.

c. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statements of comprehensive income from the effective date of acquisition and up to the effective date of disposal, as appropriate.

Where necessary, adjustments are made to the financial statements of the subsidiaries to bring the accounting policies used in line with those used by the Company.

All intra-group transactions, balances, income and expenses are eliminated on consolidation.

Non-controlling interests in subsidiaries are identified separately and presented within equity. Subsequent to acquisition, the carrying amount of non-controlling interests is the amount of those interests at initial recognition plus non-controlling interests "share of subsequent changes in equity. Total comprehensive income is attributed to non-controlling interests even if this results in the non-controlling interests having a deficit balance.

Sebelumnya, kepentingan non-pengendali diukur pada pengakuan awal pada proporsi kepemilikan kepentingan non-pengendali dalam biaya historis dari aset bersih yang dapat diidentifikasi dari pihak yang diakuisisi (*acquiree*). Bila kerugian dari kepentingan non-pengendali melebihi kepentingannya dalam ekuitas entitas anak, kelebihan dan setiap kerugian lebih lanjut yang diatribusikan kepada kepentingan non-pengendali dibebankan kepada pemegang saham mayoritas kecuali kepentingan non-pengendali tersebut mempunyai kewajiban mengikat dan dapat menanggung rugi tersebut.

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.

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 kontinjenji diukur terhadap nilai wajar pada tanggal akuisisi. 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.

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. Business Combinations

Acquisitions of subsidiaries and businesses are accounted for using the acquisition method. The cost of the business combination is the aggregate of the fair values (at the date of exchange) of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued in exchange for control of the acquiree. Acquisition-related costs are recognized in profit or loss. For prior year business combination, any cost directly attributable to the business combination is considered as part of the cost of business combination.

Where applicable, the consideration for the acquisition includes any assets or liabilities resulting from a contingent consideration arrangement, measured at its acquisition-date fair value. Subsequent changes in such fair values are adjusted against the cost of acquisition where they qualify as measurement period adjustments. All other subsequent changes in the fair value of contingent consideration classified as an asset or liability are accounted for in accordance with relevant accounting standards. Changes in the fair value of contingent consideration classified as equity are not recognized.

Aset teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontijensi pihak yang diakuisisi yang memenuhi kondisi-kondisi pengakuan berdasarkan PSAK 22 (revisi 2010), Kombinasi Bisnis, diakui pada nilai wajar, kecuali untuk aset dan liabilitas tertentu diukur dengan menggunakan standar yang relevan. Untuk kombinasi bisnis tahun sebelumnya dimana Perusahaan mengakuisisi kurang dari seluruh saham entitas anak, proporsi minoritas atas aset dan liabilitas dinyatakan sebesar jumlah tercatat sebelum akuisisinya.

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 kontinjenyi pada tanggal laporan keuangan serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

f. 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 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.

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 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) 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 (a).
- g) Orang yang diidentifikasi dalam huruf (a) (1) 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 kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam waktu tiga bulan atau kurang dari tanggal laporan posisi keuangan yang tidak dijamin dan tidak 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.

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.

- 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 (a).
- g) A person identified in (a) (1) 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

For cash flows presentation purposes, cash and cash equivalents comprise of cash on hand, cash in bank and all unrestricted investments with maturities of three months or less from the date of placement.

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. 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.

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 2006) 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.

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.

At each balance sheet date, the company 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 2006) 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.

Accounts receivable are recorded at net realization value deducted once the provision for doubtful accounts.

Receivables that really can not be eliminated from the accounts collected after approval from shareholders.

Financial Liabilities

1) Financial Liabilities Measured Fair Value Through Profit and Loss Statements.

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.

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 pertukaran 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 perlengkapan pada lokasi dan kondisi siap digunakan.

j. Aset Tetap

- 1) Aset tetap Perusahaan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan.
- 2) Aset tetap yang berasal dari bantuan Pemerintah dinyatakan sebesar nilai 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
- 4) Kecuali tanah yang tidak disusutkan, aset tetap disusutkan berdasarkan metode garis lurus dengan tarif penyusutan yang sesuai dengan taksiran masa manfaat ekonomis sejak tanggal aset tersebut siap digunakan.

Aset tetap disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus selama taksiran masa manfaat sebagai berikut:

| Jenis Aset Tetap | Masa Manfaat (Tahun) / Useful lives (years) | Tarif Penyusutan per Tahun / Depreciation rate per years | Type of Fixed Assets |
|---------------------|---|---|--------------------------------|
| Sarana Gerak | | | |
| Kereta Penumpang: | | | Moveable Infrastructure |
| K.1 (Ekskulif) | 40 | 2.5 % | Passenger Train |
| K.2 (Bisnis) | 40 | 2.5 % | K.1 (Executive) |
| K.3 (Ekonomi) | 20 | 5 % | K.2 (Business) |
| Kereta Rel Listrik: | | | K.3 (Economic) |
| K.1 | 25 | 4 % | Electric Train |
| K.2 | 25 | 4 % | K.1 |
| K.3 | 15 | 6.67 % | K.2 |
| | | | K.3 |

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 in a perpetual material recorded with the current assumptions the average cost (mobile media). The cost of spare parts and equipment costs, including the commitments to purchase and deliver spare parts and equipment of the location and state ready to use.

j. Fixed Assets

- 1) Company fixed assets are stated at cost.
- 2) Fixed assets which come from the Government donation stated at acquisition cost of added by any directly attributable costs of bringing the asset to working condition for its intended use.
- 3) In the balance sheet assets are presented at their net book value of 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.

Fixed assets are depreciated using the straight-line method over the estimated useful lives as follows:

| Jenis Aset Tetap | Masa Manfaat (Tahun) / Useful lives (years) | Tarif Penyusutan per Tahun / Depreciation rate per years | Type of Fixed Assets |
|---------------------------|---|---|---------------------------------|
| Kereta Rel Diesel: | | | |
| K.1 | 25 | 4 % | Diesel Train |
| K.2 | 25 | 4 % | K.1 |
| K.3 | 15 | 6.67 % | K.2 |
| Gerbong | 40 | 2.5 % | Wagons |
| Lokomotif Diesel | 15 | 6.67 % | Diesel Locomotive |
| Prasarana | | | |
| Gedung Dinas | 40 | 2.5 % | Infrastructure |
| Rumah Dinas | 40 | 2.5 % | Office Building |
| Instalasi Komunikasi | 20 | 5 % | Official House |
| Instalasi Listrik | 20 | 5 % | Communication Installation |
| Instalasi Air dan Minyak | 20 | 5 % | Electricity Installation |
| Tanah | | | Water and Kerosene Installation |
| Fasilitas | | | |
| Kendaraan Bermotor | 5 | 20 % | Land |
| Barang Inventaris | 10 | 10 % | Vehicles |
| Mesin dan Peralatan | 10 | 10 % | Inventory |
| Instalasi Bergerak | 10 | 10 % | Machinery and Equipment |
| | | | 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.
 - 6) Apabila terdapat pengeluaran yang memenuhi salah satu kriteria menambah masa manfaat ekonomis atau meningkatkan mutu pelayanan atau menambah kapasitas akan dikapitalisasi ke dalam biaya perolehan aset tetap.
 - 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.
 - 8) Aset tetap yang berasal dari Bantuan Pemerintah diakui dalam laporan posisi keuangan setelah diterimanya BAST, apabila masih bersifat BASTO maka aset tersebut belum dibukukan dan di jelaskan dalam catatan laporan posisi keuangan.
- 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) *If there is one expenditure that meets the criteria increase the useful life or improve the quality of service or increase capacity will be capitalized to the asset cost.*
- 7) *Fixed assets that no longer can be used to generate revenue, traffic land is not used, as well as fixed assets are controlled by parties other than the classification of assets transferred to asset still not productive in other asset classes.*
- 8) *Fixed assets from the government assistance is recognized in the statement of financial position following receipt of Bast, if it is still BASTO these assets have not been accounted for and explained in the notes to statement of financial position.*

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.

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. 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.

k. Investment Properties

Investment properties are properties (land or a building – or part of a building – or both) held to earn rentals or for capital appreciation or both.

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-biaya ini kemudian akan diklasifikasikan ke akun aset tetap apabila pekerjaan konstruksi selesai dan disusutkan pada saat aset siap untuk digunakan.

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) Aset yang timbul dari kontrak konstruksi;
- 2) Aset Pajak Tangguhan;
- 3) Aset yang timbul dari Imbalan Kerja;
- 4) Aset keuangan yang termasuk dalam ruang lingkup Instrumen Keuangan;
- 5) Properti Investasi yang diukur pada nilai wajar;
- 6) 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;
- 7) 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;

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

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, automobiles, machinery installation and other costs capitalized by the Company in account "Construction in Progress". These costs will then be classified as fixed assets if the construction work is completed and is depreciated when the assets are ready for use.

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 is recognized as a loss in earnings for the year.

The Company's indicate a decline in value of assets in the event any of the following:

- 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 that indicates that the asset's economic performance is worse, or will be worse than expected;*

Impairment of Assets apply to all assets, except:

- 1) *Assets arising from construction contracts;*
- 2) *Deferred tax assets;*
- 3) *Assets arising from the Employee Benefits;*
- 4) *Financial assets are included within the scope of Financial Instruments;*
- 5) *Investment properties are measured at fair value;*
- 6) *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;*
- 7) *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 on assets not revalued in the accounts and Public Administration, while for the revalued assets, an impairment loss is recognized in Other Comprehensive Income;

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 Loko

| Kondisi Aset Sarana dan Loko | Persentase Kerusakan/ Damaged percentage | Assets vehicle and loco condition |
|--------------------------------------|---|--|
| Beredar dalam Rangkaian Pokok | 0% | Circulate on the connection series principal |
| Lokomotif Cadangan | 0% | Locomotive Reserves |
| Jalan Percobaan Eks Rusak Dipo | 0% | Dipo trial damaged roads |
| Jalan Percobaan Eks Rusak Balai Yasa | 0% | Balai Yasa trial damaged roads |
| Pemeliharaan Berkala | 10% | Periodic maintenance |
| Perbaikan | 10% | Upgrading |
| PA Lengkap | 35% | Complete PA |
| SPA | 20% | SPA |
| PB | 10% | PB |
| Modifikasi | 50% | Modification |
| Retrofit | 50% | Retrofit |
| Rehabilitasi | 50% | Rehabilitation |
| Konservasi (Dapat Diperbaiki) | 70% | Conservation (Can be Repaired) |
| Konservasi (Tunggu Afkir) | 90% | Conservation (Wait rejects) |
| Afkir (Tunggu Rucat) | 100% | Rejected (Wait split) |

Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Sarana Gerbong

| Kondisi Aset Gerbong | Persentase Kerusakan/ Damaged percentage | Assets wagon condition |
|--|---|---|
| Dapat Dioperasikan | 0% | Can be operated |
| Rusak Ringan (dapat diperbaiki di lintas) | 10% | Lightly damaged (can be fixed on rail) |
| Rusak Berat (dapat diperbaiki di Balai Yasa) | 25% | Heavy Damage (can be fixed in Balai Yasa) |
| Usulan Afkir | 70% | Proposal for reject |
| Afkir | 100% | Rejected |

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 Railway Facilities Asset Condition and Loco

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. 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.

p. 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.

q. 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 2004) 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.

n. Deferred Charges

Which include deferred costs such as: 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. 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.

p. 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.

q. 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 2004) 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 Pensiu") 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 prinsip 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 (Persero) bahwa mulai bulan Mei 2008 pengelolaan pensiun pegawai eks. PNS yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) dialihkan ke PT Taspen

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 (Persero) tentang pelaksanaan pembayaran pensiun pegawai eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api (Persero) kepada PT Taspen (Persero) sesuai No.48/HK/UM/2008 dan No.Jan-10/DIR/2008.

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 pas-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 principles 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 (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 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 (Persero) concerning the implementation of payment of pensions of former employees. PNS Development of Transportation on PT Kereta Api (Persero) to PT Taspen (Persero) in accordance No.48/HK/UM/2008 and No.Jan-10/DIR/2008.

- Pegawai murni PT Kereta Api (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 (Persero). Dan terakhir diperbaharui dengan addendum perjanjian kerjasama No. IV tanggal 23 Desember 2009 yang merubah tentang angsuran bulanan dan jumlah PSL yang dihitung berdasarkan TDPIP tahun 2009.

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 dan menjadi karyawan PT Taspen (Persero).
- Liabilitas PT Kereta Api (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 (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 2004. Maka perhitungan PSAK 24 untuk tahun 2009 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.

r. Transaksi 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 pada tanggal tersebut yang didasarkan pada kurs tengah Bank Indonesia. Keuntungan atau kerugian yang timbul, dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba (rugi) periode berjalan.

- Permanent Employees of PT Kereta Api (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 (Persero). And last updated by the addendum agreement IV No. 23 December 2009, amended in monthly installments and the amount calculated on the

Based on the PP. 64 year 2007 that the Security programs Tua (JHT), an 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 and become employees of PT Taspen (Persero)
- Obligations of PT Kereta Api (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 (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 2004. So the calculation of the 24 PSAK for 2009 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.

r. Foreign Currency Transaction

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 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.

Kurs mata uang asing yang digunakan pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010, adalah sebagai berikut:

| Mata uang asing | 30 Desember 2011/ December 30, 2011 | 31 Desember 2010/ December 31, 2010 | Foreign currency |
|-----------------------|--|--|------------------|
| Dolar Amerika Serikat | 9,068.00 | 8,991.00 | U.S. Dollar |
| Dolar Australia | 9,202.68 | 9,142.51 | AUD Dollar |
| Dolar Singapura | 6,974.33 | 6,980.61 | SGD Dollar |
| Euro | 11,738.99 | 11,955.79 | Euro |
| Yen Jepang | 116.80 | - | Japanese Yen |

s. Pengakuan Pendapatan dan Beban

- 1) Pendapatan dari jasa pengangkutan penumpang diakui pada saat diterimanya kas baik dari hasil penjualan tiket pada hari keberangkatan maupun dari penjualan tiket melalui reservasi.
- 2) Pendapatan dari jasa pengangkutan barang diakui pada saat barang mulai diangkut dari stasiun pemberangkatan.
- 3) Pendapatan sewa, bunga dan lainnya diakui dengan metode akrual.
- 4) Beban pokok pendapatan yang terdiri dari beban operasi langsung dan beban operasi tidak langsung serta beban operasional lainnya diakui pada saat terjadinya.

t. 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) 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.
- 4) Beban penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC) yang dibayarkan kepada Pemerintah menjadi penambah beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya.

u. Laba Per Saham

Laba per saham dasar dihitung berdasarkan jumlah rata-rata tertimbang saham beredar dalam tahun yang bersangkutan.

Foreign exchange rate used at December 31, 2011 and 2010, are as follows:

s. Revenue and Expenses Recognition

- 1) Revenues from passenger transportation services is recognized when cash is received from the sale of tickets on the day of departure as well as from the sale of tickets through the reservations.
- 2) Revenue from transportation services of goods is recognized when goods began to be transported from the departure station.
- 3) Interest and rental income are recognized on an accrual basis.
- 4) Cost of revenues consists of direct operating costs and indirect operating expenses and other operating expenses are recognized when incurred.

t. 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) The maintenance expenses of Government infrastructure (IMO), which is done by the Company, is recorded as the deduction indirect operation expenses and recognized when incurred in accordance with the value of contract between the Goverment and the Company's as the executor.
- 4) 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.

u. Earning Per Share

Earning per share are calculate based on the weighted average of the outstanding shares in the current year.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

6. KAS DAN SETARA KAS

| | 2011 | 2010 | <i>Cash on hand</i> |
|--|------------------------|------------------------|--|
| Kas | | | <i>Cash</i> |
| Kas Besar | 8,445,987,485 | 20,767,888,876 | <i>Cash on station</i> |
| Kas Stasiun | 22,628,250,173 | 27,281,533,641 | <i>Cash PT Reska Multi Usaha</i> |
| Kas PT Reska Multi Usaha | 800,248,356 | 513,935,852 | <i>Cash PT Railink</i> |
| Kas PT Railink | 1,536,242 | 124,551 | <i>Cash PT KAI Commuter Jabodetabek</i> |
| Kas PT KAI Commuter Jabodetabek | 1,792,969,695 | 28,010,609 | <i>Cash PT KA Pariwisata</i> |
| Kas PT KA Pariwisata | 265,572,672 | 60,820,502 | <i>Cash PT KA Logistik</i> |
| Kas PT KA Logistik | 242,644,653 | 17,479,700 | <i>Total cash</i> |
| Jumlah kas | <u>34,177,209,275</u> | <u>48,669,793,731</u> | |
| Bank | | | <i>Cash in Bank</i> |
| Rupiah | | | <i>Rupiah</i> |
| Bank Daerah - Kantor Pusat, Daop dan Eksploitasi: | | | <i>Regional Bank - Head office, Daop and Exploitation</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 89,010,219,832 | 146,553,779,756 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 2,887,740,288 | 6,113,577,449 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mega Syariah | | 20,307,480 | <i>PT Bank Mega Syariah</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 1,533,049,173 | 5,955,091,577 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mega Tbk | | 65,978,514 | <i>PT Bank Mega Tbk</i> |
| Bank BTN | 1,790,000 | - | <i>Bank BTN</i> |
| PT Bank Centrak Asia Tbk | 660,108 | | <i>PT Bank Centrak Asia Tbk</i> |
| Bank Koordinator Daerah (BKD) - Kantor Pusat, Daop dan Divre: | | | <i>Coordinator Regional Bank - Head office, Daop and Divre</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 174,428,212 | 6,178,235,213 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 24,560,640,489 | 15,336,951,017 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| Bank Koordinator Umum (BKT) - Kantor Pusat: | | | <i>Coordinator General Bank - Head Office</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 29,140,382,992 | 112,127,466,222 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Bank PT Reska: | | | <i>Bank PT Reska</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 9,162,424,320 | 6,825,146,009 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 1,907,000 | - | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 879,324,293 | 379,354,540 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| Bank PT Railink: | | | <i>Bank PT Railink</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 110,202,849 | 275,055,017 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Bukopin Tbk | 68,538,709 | 40,855,790 | <i>PT Bank Bukopin Tbk</i> |
| Bank PT KA Commuter Jabodetabek | | | <i>Bank PT KA Commuter Jabodetabek</i> |
| PT Bank Centrak Asia Tbk | 101,977,980 | 101,202,847 | <i>PT Bank Centrak Asia Tbk</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 79,010,332,351 | 35,898,204,261 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Danamon Indonesia Tbk | 9,950,492,740 | 1,686,053,418 | <i>PT Bank Danamon Indonesia Tbk</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 1,353,608,763 | 5,072,633,975 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank DKI | 780,000 | - | <i>PT Bank DKI</i> |
| Bank PT KA Logistik: | | | <i>Bank PT KA Logistik</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 320,344,674 | 1,171,402,674 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 105,669,666 | 815,775,364 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| Bank PT KA Properti Management: | | | <i>Bank PT KA Properti Management</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 1,165,376,683 | 294,281,177 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 8,362,612 | | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Bank PT KA Pariwisata: | | | <i>Bank PT KA Pariwisata</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 173,449,108 | 346,653,289 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 789,113,438 | 1,650,023,367 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| Jumlah bank rupiah | <u>250,510,816,281</u> | <u>346,908,028,956</u> | <i>Total bank rupiah</i> |
| Valas | | | <i>Foreign currencies</i> |
| Dolar Amerika Serikat | | | <i>U.S. Dollar</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 54,925,135,981 | 8,482,570,585 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 935,859,508 | 1,166,215,059 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 9,658,241,154 | - | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Euro | | | <i>Euro</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 2,666,058,280 | 2,226,621,940 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Yen Jepang | | | <i>Japanese Yen</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | - | 988,337,563 | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| Dolar Singapura | | | <i>Singapore Dollar</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 240,530,966 | - | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Jumlah bank valas | <u>68,425,825,889</u> | <u>12,863,745,147</u> | <i>Total bank foreign currencies</i> |
| Bank PT KA Pariwisata | | | <i>Bank PT KA Pariwisata</i> |
| Dolar Amerika Serikat | | | <i>U.S. Dollar</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 299,124,212 | - | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| Jumlah bank | <u>319,235,766,381</u> | <u>359,771,774,103</u> | <i>Total bank</i> |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---|
| Deposito Berjangka | | | |
| Rupiah | | | Time Deposits |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 5,000,000 | 8,905,000,000 | PT Bank Mandiri (Persero) Tbk |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 68,000,000,000 | 16,000,000,000 | PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 169,381,211,091 | 299,500,000,000 | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| | <u>237,386,211,091</u> | <u>324,405,000,000</u> | |
| Dolar Amerika Serikat | | | U.S. Dollar |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | - | 1,136,808,554 | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| Euro | | | Euro |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | - | 1,154,463,038 | PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk |
| | <u>-</u> | <u>2,291,271,592</u> | |
| Jumlah deposito berjangka | <u>237,386,211,091</u> | <u>326,696,271,592</u> | Total time deposits |
| Jumlah kas dan setara kas | <u>590,799,186,748</u> | <u>735,137,839,426</u> | Total of cash and cash equivalent |
| Kas dan Setara Kas pada PT KAI (Persero): | | | <i>Cash and cash equivalents at PT KAI (Persero):</i> |
| | 2011 | 2010 | |
| Kas dan Setara Kas pada | | | <i>Cash and cash equivalents at</i> |
| PT KAI (Persero): | | | <i>PT KAI (Persero)</i> |
| Kas Rupiah | 31,074,237,658 | 48,049,422,517 | <i>Cash in Rupiah</i> |
| Bank BD, BKD, BKU | 147,308,911,094 | 292,351,387,228 | <i>Bank BD, BKD, BKU</i> |
| Bank Valas | 68,425,825,889 | 12,863,745,147 | <i>Bank Foreign Currencies</i> |
| Deposito Rupiah | 15,000,000,000 | 156,900,000,000 | <i>Time Deposits in Rupiah</i> |
| Deposito Valas | - | 2,291,271,592 | <i>Time Deposits in Foreign Currencies</i> |
| | <u>261,808,974,641</u> | <u>512,455,826,484</u> | |
| Kas dan Setara Kas pada | | | <i>Cash and cash equivalents at</i> |
| Entitas Anak: | | | <i>Subsidiaries</i> |
| Kas Rupiah | 3,102,971,617 | 620,371,214 | <i>Cash in Rupiah</i> |
| Bank | 103,201,905,187 | 54,556,641,728 | <i>Bank</i> |
| Bank Valas | 299,124,212 | - | <i>Bank Foreign Currencies</i> |
| Deposito | 222,386,211,091 | 167,505,000,000 | <i>Time deposits</i> |
| | <u>328,990,212,107</u> | <u>222,682,012,942</u> | |
| Jumlah kas dan setara kas | <u>590,799,186,748</u> | <u>735,137,839,426</u> | Total of cash and cash equivalents |

Bank koordinator Daerah adalah rekening giro bank yang khusus diperuntukkan menampung penerimaan pendapatan. Sedangkan bank daerah 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 6,42% s.d 6,66% untuk tahun 2011 dan 6,00% s.d 8,25% untuk tahun 2010.

Regional Coordinator Bank is a bank account designated specifically to accommodate the receipt of income. While local banks 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 6.42% to 6.66% for 2011 and 6.00% to 8.25% for 2010.

7. INVESTASI JANGKA PENDEK

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|
| Investasi - Anak | 3,900,000,000 | 3,900,000,000 | <i>Stock investment</i> |
| Penyisihan Penurunan Nilai | (3,900,000,000) | (3,900,000,000) | <i>Provision for impairment</i> |
| Jumlah investasi jangka pendek | - | - | Total short term investments |

Saldo investasi jangka pendek merupakan saldo Investasi PT Railink, entitas anak dengan penjelasan sebagai berikut:

Balance is the balance of short-term investments is Investments of PT Railink, a subsidiary with the following information:

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.

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 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.

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.

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.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

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".

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.

8. PIUTANG USAHA

Berdasarkan debitur:

| | 2011 | 2010 | Related Parties |
|--|------------------------|------------------------|--|
| Pihak berelasi: | | | |
| PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk | 166,542,861,568 | 111,428,964,472 | PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk |
| PT Pertamina (Persero) | 19,591,711,584 | 12,290,046,543 | PT Pertamina (Persero) |
| PT Semen Baturaja (Persero) | 4,945,572,491 | 4,835,186,560 | PT Semen Baturaja (Persero) |
| PT Semen Padang | 2,933,645,510 | 2,232,302,996 | PT Semen Padang |
| PT Perkebunan Nusantara IV (Persero) | 1,608,046,535 | 1,885,322,390 | PT Perkebunan Nusantara IV (Persero) |
| PT Perkebunan Nusantara III (Persero) | 144,647,718 | 1,681,806,548 | PT Perkebunan Nusantara III (Persero) |
| PT INKA (Persero) | 831,336,000 | 151,522,800 | PT INKA (Persero) |
| PT Krakatau Steel (Persero) Tbk | 95,143,213 | 872,701,262 | PT Krakatau Steel (Persero) Tbk |
| Sub jumlah pihak berelasi - dipindahkan | <u>196,692,964,619</u> | <u>135,377,853,571</u> | Sub total related parties - moved |

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".

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.

8. TRADE RECEIVABLES

By debtor

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | |
|--------------------------------------|------------------------|------------------------|---|
| Sub jumlah pihak berelasi - pindahan | 196,692,964,619 | 135,377,853,571 | <i>Sub total related parties - moving</i> |
| Pihak ketiga: | | | <i>Third Parties</i> |
| PT Tanjung Enim Pulp & Paper | 6,581,857,271 | 7,096,393,018 | <i>PT Tanjung Enim Pulp & Paper</i> |
| PT Central Container Consulindo | 3,604,405,090 | 3,604,405,091 | <i>PT Central Container Consulindo</i> |
| PT Semen Nusantara | 5,787,653,066 | 3,375,633,800 | <i>PT Semen Nusantara</i> |
| PT Jatim Petroleum Transport | 2,330,276,912 | 2,149,859,781 | <i>PT Jatim Petroleum Transport</i> |
| PT Smart Tbk | - | 1,133,454,839 | <i>PT Smart Tbk</i> |
| PT Buana Kontenindo Ekspress | 1,264,191,854 | 2,431,433,289 | <i>PT Buana Kontenindo Ekspress</i> |
| PT Aneka Jasatama Wahana | 1,909,520,472 | 1,491,391,440 | <i>PT Aneka Jasatama Wahana</i> |
| PT Wahana Adi Daya Pertiwi | 3,953,844,548 | 874,715,373 | <i>PT Wahana Adi Daya Pertiwi</i> |
| PT Holcim Indonesia Tbk | - | 320,431,000 | <i>PT Holcim Indonesia Tbk</i> |
| Piutang Usaha Entitas Anak | 15,675,890,810 | 651,275,593 | <i>Trade receivables subsidiaries</i> |
| Lainnya (dibawah Rp.250.000.000) | 7,466,153,803 | 8,957,935,948 | <i>Others (under Rp.250.000.000)</i> |
| | <u>48,573,793,826</u> | <u>32,086,929,172</u> | |
| Saldo Piutang Usaha | 245,266,758,445 | 167,464,782,743 | <i>Total of trade receivable</i> |
| Penyisihan Piutang Ragu-ragu | (6,960,057,995) | (5,979,813,840) | <i>Allowance for doubtful accounts</i> |
| Saldo piutang usaha - bersih | 238,306,700,450 | 161,484,968,903 | Total of trade receivable - Net |

Berdasarkan umur:

| | 2011 | 2010 | |
|------------------------------|------------------------|------------------------|--|
| Jatuh Tempo: | | | <i>Past due</i> |
| 1 - 360 hari | 235,788,307,530 | 161,484,968,903 | <i>1 - 360 days</i> |
| 361 - 720 hari | 3,498,637,075 | - | <i>361 - 720 days</i> |
| > 720 hari | <u>5,979,813,840</u> | <u>5,979,813,840</u> | <i>> 720 days</i> |
| Penyisihan Piutang Ragu-ragu | 245,266,758,445 | 167,464,782,743 | <i>Allowance for doubtful accounts</i> |
| Saldo piutang usaha - bersih | (6,960,057,995) | (5,979,813,840) | <i>Total of trade receivable - net</i> |
| | <u>238,306,700,450</u> | <u>161,484,968,903</u> | |

9. PIUTANG LAIN-LAIN

9. OTHER RECEIVABLES

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------|------------------------|--|
| Piutang Internal: | | | <i>Internal Receivables</i> |
| Piutang Pegawai | 809,197,710 | 1,350,023,376 | <i>Employee receivable</i> |
| Uang Muka Perawatan | 200,000 | 200,000 | <i>Maintenance advance</i> |
| Uang Muka Pensiun | 149,713,301 | 215,925,957 | <i>Pension advance</i> |
| Kekurangan Kas Resmi | 1,921,594,748 | 1,005,599,542 | <i>Deficiency in official cash</i> |
| Jumlah piutang internal | <u>2,880,705,759</u> | <u>2,571,748,875</u> | <i>Total of internal receivables</i> |
| Pihak Berelasi | | | <i>Related party</i> |
| PT Tambang Batubara Bukit | | | <i>PT Tambang Batubara Bukit</i> |
| Asam (Persero) Tbk | 103,700,228,095 | 103,700,228,095 | <i>Asam (Persero) Tbk</i> |
| PT Semen Baturaja (Persero) | 1,917,139,273 | 1,917,139,273 | <i>PT Semen Baturaja (Persero)</i> |
| PT Pertamina (Persero) | 3,808,155,996 | 3,808,155,996 | <i>PT. Pertamina (Persero)</i> |
| PT Wiradaya Lintas Sukses | 1,378,854,646 | 1,378,854,646 | <i>PT Wiradaya Lintas Sukses</i> |
| Perum PPD | 500,000,000 | 500,000,000 | <i>Perum PPD</i> |
| | <u>111,304,378,010</u> | <u>111,304,378,010</u> | |
| PT Optima Kharya Capital Management | 60,965,163,175 | 60,965,163,175 | <i>PT Optima Kharya Capital Management</i> |
| Lainnya | 48,264,425,635 | 14,971,913,866 | <i>Others</i> |
| Jumlah piutang eksternal | <u>220,533,966,820</u> | <u>187,241,455,051</u> | <i>Total of external receivables</i> |
| Saldo Piutang Lain-lain | 223,414,672,579 | 189,813,203,926 | <i>Total of other receivables</i> |
| Penyisihan Piutang Ragu-ragu | (177,281,858,228) | (176,661,446,758) | <i>Allowance for doubtful account</i> |
| Jumlah piutang lain-lain - bersih | 46,132,814,351 | 13,151,757,168 | Total of other receivables - Net |

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 | : | Period |
| | | 6 months, date of June 24, until December 24, 2008 | | |

| | | | | |
|--------------------------------|---|--------|---|--------------------------------|
| Indikasi imbal hasil investasi | : | 11,56% | : | Indication of investment yield |
|--------------------------------|---|--------|---|--------------------------------|

Pada saat jatuh tempo tanggal 24 Desember 2008 PT Optima Kharya Capital Management cendera 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 (Persero) berupa saham yang ditempatkan pada Bank Custodian 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:

| 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 (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 (persero) pada tanggal 27 Juli 2009.

PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk

Receivable to PT Tambang Batubara 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 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 (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:

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 (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 (Persero) on July 27, 2009.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

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:

| No. | Tanggal / Date | Pokok Piutang / Principle receivable | Bunga / Interest | Cicilan / Installment | Saldo / Balance |
|-----|----------------|---|------------------|--------------------------|--------------------|
| 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 (Persero) mengakui piutang sebesar Rp.100.000.000.000 dengan mengoreksi investasi jangka pendek Rp.57.297.966.000 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.

Of these Receivables Assigned

- Twelve-month period due in July 27, 2010.
- Debt through installment payments each month and given that the outcome is determined as follows:

- 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.57.297.966.000 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.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

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, sehingga sisa kewajiban PT OKCM kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi sebesar Rp.62.789.129.175.

Piutang kepada PT Optima Kharya Capital Management dilakukan penyisihan dengan perhitungan sebagai berikut:

| | 2011 | 2010 | |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Pokok Piutang | 94,939,599,000 | 94,939,599,000 | Principal receivables |
| Dikurangi: Pembayaran utang pokok | 33,974,435,825 | 33,974,435,825 | 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 cad. 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:

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| BUMN | 111,304,378,010 | 111,304,378,010 | BUMN |
| PT Optima Kharya Capital Management | 60,965,163,175 | 60,965,163,175 | PT Optima Kharya Capital Management |
| Lainnya | 5,012,317,043 | 4,391,905,573 | Others |
| Jumlah | <u>177,281,858,228</u> | <u>176,661,446,758</u> | Total |

Manajemen berkeyakinan bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas tidak tertagihnya piutang tersebut.

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, so the remaining obligations of PT Kereta Api OKCM for PT Indonesia (Persero) to Rp.62.789.129.175.

Receivable to PT Optima Kharya Capital Management allocation calculated as follows:

Other state - owned receivables consist of:

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| BUMN | 111,304,378,010 | 111,304,378,010 | BUMN |
| PT Optima Kharya Capital Management | 60,965,163,175 | 60,965,163,175 | PT Optima Kharya Capital Management |
| Lainnya | 5,012,317,043 | 4,391,905,573 | Others |
| Jumlah | <u>177,281,858,228</u> | <u>176,661,446,758</u> | Total |

Management believes that the allowance for doubtful accounts is adequate to cover possible losses from uncollectible accounts.

10. PERSEDIAAN

10. INVENTORY

| | 2011 | 2010 | |
|--|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Suku Cadang Sarana Perkeretaapian | 400,028,633,464 | 481,120,046,086 | Spareparts of railways vehicle |
| Suku Cadang Prasarana dan Umum | 149,762,313,357 | 71,586,709,555 | Spareparts of main infrastructure |
| Suku Cadang Fasilitas/Perlengkapan | 11,793,451,080 | 14,473,730,639 | Spareparts of facilities/equipment |
| Jumlah Suku Cadang | <u>561,584,397,901</u> | <u>567,180,486,280</u> | Total sparepart |
| Persediaan Dalam Perjalanan | - | 3,224,890,486 | Inventory in transit |
| Jumlah persediaan | <u>561,584,397,901</u> | <u>570,405,376,766</u> | Total of Inventory |
| Suku Cadang Sarana Gerak | | | Spareparts of vehicle |
| Bahan Bakar | 15,094,612,068 | 9,245,039,536 | Fuel |
| Batu Bara | 117,170,660 | 131,476,612 | Coal |
| Pelumas | 10,522,753,644 | 12,322,758,969 | Lubricant oil |
| Bahan Baku | 14,735,393,169 | 10,030,859,529 | Raw Materials |
| Suku Cadang Lokomotif | 348,724,216,528 | 439,429,157,708 | Locomotive Spare |
| Lain-Lain Sarana | 10,834,487,395 | 9,960,753,732 | Others |
| Suku Cadang Sarana Gerak - dipindahkan | 400,028,633,464 | 481,120,046,086 | Spare parts of vehicle - moved |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|
| Suku Cadang Sarana Gerak - pindahan | 400,028,633,464 | 481,120,046,086 | <i>Spare parts of vehicle - moving</i> |
| Suku Cadang Prasarana Pokok: | | | <i>Spare parts of main infrastructure</i> |
| Rel | 82,857,750,976 | 34,655,085,549 | <i>Rail</i> |
| Wesel | 31,213,183,092 | 173,859,994 | <i>Switch</i> |
| Alat Penambat | 3,510,357,613 | 5,558,820,122 | <i>Fastening tools</i> |
| Bantalan | 6,241,895,786 | 513,071,158 | <i>Underpinning</i> |
| Peralatan Sinyal | 5,375,122,306 | 9,391,152,355 | <i>Ballast</i> |
| Pintu Jalan Perlintasan | 355,075,233 | 331,270,063 | <i>Signal equipment</i> |
| Peralatan Elektronik / Listrik | 12,532,197,383 | 13,851,269,669 | <i>Cross bar crossing</i> |
| Peralatan Telekomunikasi | 2,161,658,006 | 1,959,882,264 | <i>Electronic/electricity equipment</i> |
| Cat | 3,628,036,312 | 2,645,344,466 | <i>Communication equipment</i> |
| Bahan Bangunan | 468,749,747 | 302,779,114 | <i>Building materials</i> |
| Jembatan | 1,418,286,903 | 2,204,174,801 | <i>Inventory-Raw Materials - Bridge and Rail</i> |
| Jumlah suku cadang | <u>149,762,313,357</u> | <u>71,586,709,555</u> | <i>Total of spare parts</i> |
| Persediaan Fasilitas | | | <i>Inventory facilities</i> |
| Kertas | 364,387,450 | 634,549,997 | <i>Paper</i> |
| Barang Hasil Cetakan | - | 958,059,854 | <i>Printing goods</i> |
| Lain-lain | 11,349,384,402 | 12,881,120,788 | <i>Others</i> |
| Persediaan - Anak Perusahaan | 79,679,228 | - | <i>Subsidiaries - inventory</i> |
| Jumlah perlengkapan | <u>11,793,451,080</u> | <u>14,473,730,639</u> | <i>Total of supplies</i> |
| Persediaan Dalam Perjalanan | - | 3,224,890,486 | <i>Inventory in transit</i> |
| Jumlah persediaan | <u>561,584,397,901</u> | <u>570,405,376,766</u> | <i>Total of Inventory</i> |

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. Jumlah yang disajikan pada akun ini mencerminkan suku cadang yang bergerak untuk jangka waktu tidak lebih dari tiga tahun.

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.

Spare parts of the moveable infrastructure represent spare parts which are needed for routine maintenance of locomotives, trains (passenger and goods) that done in Train Workshop (Train Workshop) and various operational areas and regional divisions. The amount presented, reflects moveable spare parts for the period not more than three years.

The basic infrastructure of spare parts for the maintenance or repairs for damage to basic infrastructure, like roads of railway bridges, crossings, signaling, electrical and communication facilities. In accordance with the law No. 13 of 1992, concerning the railways, since it has been replaced by the law No. 23 of 2007, dated 25 April 2007 on the railways, the operator must maintain the infrastructure of the railway infrastructure of the railway in order to remain eligible operations.

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.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

11. PENDAPATAN YANG MASIH AKAN DITERIMA

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| Subsidi PSO | 152,468,942,728 | 134,147,988,515 | PSO subsidy |
| Jasa Angkutan Barang | 3,022,176,822 | 3,440,654,767 | Transportation services |
| Pendapatan bunga deposito | 714,767,123 | 1,075,089,308 | Deposit interest income |
| Lainnya | 2,199,921,113 | 445,300,635 | Others |
| Jumlah | 158,405,807,786 | 139,109,033,225 | Total |

Subsidi PSO yang masih harus diterima tahun 2011 sebesar Rp.152.468.942.728 merupakan tagihan atas subsidi PSO Triwulan IV Tahun 2011 sesuai dengan Perjanjian Nomor : PL.102./A216/DJKA/08/2011 dan No. 250./U/HK/UM/2011 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Umum Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi (PSO) Tahun Anggaran 2011 antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT Kereta Api (Persero). Subsidi PSO tersebut telah dibayar lunas melalui PT Bank BNI (Persero) Tbk., dengan nomor kuitansi penerimaan No.KU.102/II/KA-2012 tanggal 17 Februari 2012.

11. ACCRUED INCOME

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| PSO subsidy | 152,468,942,728 | 134,147,988,515 | PSO subsidy |
| Transportation services | 3,022,176,822 | 3,440,654,767 | Transportation services |
| Deposit interest income | 714,767,123 | 1,075,089,308 | Deposit interest income |
| Others | 2,199,921,113 | 445,300,635 | Others |
| Total | 158,405,807,786 | 139,109,033,225 | Total |

PSO subsidies accrued in 2011 amounted to Rp.152.468.942.728 represent claims on Year 2011 Fourth Quarter PSO subsidies under the Agreement Number: PL.102./A216/DJKA/08/2011and Number: 250./U/HK/UM/2011 on the Implementation of Public Service Obligation Class Railway Transport Sector Economics (PSO) for Fiscal Year 2011 dated between Directorate General of Railways with PT Kereta Api (Persero). PSO subsidy has been paid in full through PT Bank BNI (Persero) Tbk., with the number of receipt No.KU.102/II/KA-2012 dated February 17, 2012.

12. UANG MUKA

| | 2011 | 2010 | |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|
| Uang Muka Dinas | 10,570,178,668 | 42,940,486,574 | Advance payment |
| Jumlah | 10,570,178,668 | 42,940,486,574 | Total |

Uang muka dinas merupakan pengambilan uang muka untuk keperluan pembiayaan pembelian BBM, riden personal atas emolumen awak KA, uang muka rinja dan untuk keperluan mendesak.

12. ADVANCES

Advances agent is to make advances for purposes of financing the purchase of fuel, the crew personally ridden emoluments KA, rinja advances and to urge.

13. PERPAJAKAN

a. Pajak Dibayar Dimuka

| | 2011 | 2010 | |
|---|-----------------------|------------------------|--|
| Entitas Induk: | | | Parent Entity |
| Pajak Penghasilan Pasal 28 A (lebih bayar) Th.2010 | - | 10,805,741,236 | Income Tax Article 28 A (overpayment) Th.2010 |
| Pajak Penghasilan Pasal 28 A (lebih bayar) Th.2009 | - | 82,611,753,317 | Income Tax Article 28 A (overpayment) in 2009 |
| Pajak Pertambahan Nilai | 20,886,433,001 | 2,431,213,525 | Value Added Tax |
| Sub jumlah | 20,886,433,001 | 95,848,708,078 | Sub total |
| Entitas Anak: | | | Subsidiaries |
| Pajak Penghasilan Pasal 28 A | 1,029,871,024 | 3,255,972,129 | Income Tax Article 28 A |
| Pajak Pertambahan Nilai | 1,471,404,790 | 3,567,815,284 | Value Added Tax |
| Pajak Penghasilan pasal 23 | 211,209,589 | 10,725,900 | Income Tax Article 23 |
| Sub jumlah | 2,712,485,403 | 6,834,513,313 | Sub total |
| Jumlah pajak dibayar dimuka | 23,598,918,404 | 102,683,221,391 | Total prepaid tax |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

b. Utang Pajak

b. Taxes Payable

| | 2011 | 2010 | |
|----------------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Entitas Induk: | | | Parent Entity |
| Pajak Penghasilan Pasal 21 | 32,020,567,762 | 9,586,061,601 | Income Tax Article 21 |
| Pajak Penghasilan Pasal 23/26 | 1,891,511,866 | 3,742,627,016 | Income Tax Article 23/26 |
| Pajak Pertambahan Nilai - Bersih | 83,475,013,600 | 91,662,804,969 | Value Added Tax - Net |
| Pajak lainnya | 6,323,795,914 | 3,001,925,502 | Other tax |
| Pajak Penghasilan pasal 25 | - | 3,442,570,767 | Income Tax Article 25 |
| Pajak Penghasilan pasal 29 | 39,521,439,907 | - | Income Tax Article 29 |
| Sub jumlah | <u>163,232,329,049</u> | <u>111,435,989,855</u> | Sub total |
| Entitas Anak: | | | Subsidiaries |
| Pajak Pertambahan Nilai | 774,297,077 | 422,950,795 | Value Added Tax |
| Pajak Penghasilan Pasal 21 | 1,885,805,043 | 1,900,788,911 | Income Tax Article 21 |
| Pajak Penghasilan Pasal 23/26 | 247,163,469 | 213,079,216 | Income Tax Article 23/26 |
| Pajak Penghasilan Badan | 5,648,142,960 | 334,838,376 | Income tax |
| Pajak lainnya | - | 10,204,363 | Other tax |
| Sub jumlah | <u>8,555,408,549</u> | <u>2,881,861,661</u> | Sub total |
| Jumlah utang pajak | <u>171,787,737,598</u> | <u>114,317,851,516</u> | Total Taxes Payable |

Kantor Pelayanan Pajak Badan Usaha Milik Negara ("KPP BUMN") melakukan pemeriksaan atas seluruh jenis Pajak tahun 2009 sebagai tindak lanjut atas SPT PPh Badan Tahun 2009 yang menyatakan kelebihan pembayaran pajak sebesar Rp.82.611.753.317. Sebagai hasil akhir pemeriksaan, KPP BUMN mengeluarkan sebanyak 19 Surat Ketetapan Pajak ("SKP") dan Surat Tagihan Pajak ("STP") di bulan Juni 2011 dengan total nilai sebesar Rp.8.277.274.021. Dalam jumlah tersebut termasuk SKP Lebih Bayar ("SKPLB") PPh Badan tahun pajak 2009 senilai Rp.27.903.905.615. KPP BUMN telah menerbitkan Surat Perintah Membayar Kelebihan Pajak ("SPMKP") No. 80152/051-0149-2011 tanggal 15 Juli 2011 senilai Rp.27.903.905.615. Selanjutnya KPP BUMN mengkompensasikan seluruh nilai SPMKP tersebut dengan 11 jenis utang pajak dalam bentuk SKP dan STP sesuai lampiran SPMKP dengan total nilai yang sama dengan nilai SPMKP tersebut.

Dalam pemeriksaan pajak atas SPT PPh Badan tahun pajak 2009, KPP BUMN melakukan sejumlah koreksi fiskal, 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. Sampai dengan Laporan ini diterbitkan, Surat Keputusan atas Surat Keberatan Pajak yang diajukan Perusahaan belum dikeluarkan oleh KPP BUMN.

Perusahaan menerima surat konfirmasi Daftar Sisa Tagihan Pajak dari Direktorat Jenderal Pajak Kantor Pelayanan Pajak Badan Usaha Milik Negara, atas surat Ketetapan Pajak/ Surat Tagihan pajak dengan rincian sebagai berikut:

Tax Service Office of State-Owned Companies ("KPP BUMN") conducted audit on all taxes of fiscal year ("FY") 2009 as a follow up to Corporate Income Tax Return of FY 2009 which stated overpayment in the amount of Rp.82.611.753.317. As final results of the tax audit, KPP BUMN issued 19 Tax Assessment Letters ("SKP") and Tax Collection Letters ("STP") in June 2011 in the total value of Rp.8.277.274.021. In the preceding amount, it includes Overpayment SKP ("SKPLB") of Corporate Income Tax of FY 2009 in the value of Rp.27.903.905.615. KPP BUMN has issued Payment Instruction Letter on Tax Overpayment ("SPMKP") No. 80152/051-0149-2011 dated 15 Juli 2011 in the value of Rp.27.903.905.615. Further, KPP BUMN compensated the overall value of such SPMKP against 11 tax liabilities in the form of SKP and STP as listed in the Attachment to the SPMKP in the same value of that of SPMKP.

During tax audit on Corporate Income Tax of FY 2009, KPP BUMN made a number of fiscal corrections, 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 FY 2009 in connection with several fiscal corrections. Until the date of this report, Decision Letter on Tax Objection Letter filed by the Company has not been issued by KPP BUMN.

Company received a letter of confirmation from the List of Tax Collection of Tax Time Tax Office Directorate General of State-Owned Enterprises, for an assessment / tax invoice with details as follows:

| No. | No. SKP / SPT | Tanggal / Date | | Sisa Tagihan Pajak / Remaining tax bill | Proses Penagihan Terakhir / Last billing process | |
|-----|--|-------------------|------------------|--|---|-------------------|
| | | SK / Decree | JT / Maturity | | Keterangan / Explanation | Tanggal / Date |
| 1 | Jatuh Tempo / Maturity 00081/106/10/051/10 | 04/08/2010 | 03/09/2010 | 4,858,208,869 | Paksa / Force | 05/11/2010 |
| 2 | 00082/106/10/051/10 | 04/08/2010 | 03/09/2010 | 4,743,954,371 | Paksa / Force | 05/11/2010 |
| 3 | 00083/106/10/051/10 | 04/08/2010 | 03/09/2010 | 5,086,717,866 | Paksa / Force | 05/11/2010 |
| 4 | 00104/106/10/051/10 | 06/08/2010 | 05/09/2010 | 4,858,208,868 | Paksa / Force | 05/11/2010 |
| | | | | 19,547,089,974 | | |
| 1 | Belum Jatuh Tempo / Not yet maturity 00226/107/05/051/10 | 30/12/2010 | 29/01/2011 | 2,185,048,934 | | |
| 2 | 00225/106/10/051/10 | 30/12/2010 | 29/01/2011 | 68,851,415 | | |
| | | | | 2,253,900,349 | | |
| | Jumlah / Total | | | 21,800,990,323 | | |

Perusahaan melalui suratnya No. KU.301/X/27/KA-2010, KU.301/X/28/KA-2010, KU.301/X/29/ KA-2010, KU.301/X/30/KA-2010 tanggal 19 Oktober 2010 kepada Kepala kantor Pelayanan pajak Badan Usaha Milik Negara (KPP BUMN) Perihal Permohonan Pengurangan/ Pembatalan atas STP No. 00081/106/10/051/10, No. 00082/106/10/051/10, No. 00083/106/10/051/10, No. 00104/106/10/051/10, tanggal 4 Agustus 2010 sebagaimana telah dibetulkan dengan keputusan Dirjen Pajak No. KEP-00044/WPJ.19/KP.0303/2010, tanggal 2 September 2010, mengajukan keberatan atas perhitungan kisaran besaran angsuran yang tertera dalam STP tanggal 4 Agustus 2010, mengingat perhitungan tersebut masih merujuk pada RKAP Tahun 2009 (angsuran tahun 2009) dan melakukan permohonan agar dapat mengurangkan/ membatalkan STP atas Pajak Penghasilan Pasal 25 beserta sanksi administrasi berupa bunga, sesuai dengan ketentuan Pasal 36 ayat (1) huruf a,b,c dan d Undang-Undang No. 28/2007 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan.

Direktorat Jenderal Pajak Kantor Wilayah DJP Wajib Pajak Besar Kantor Pelayanan Pajak Badan Usaha Milik Negara, melalui suratnya No. S-00253/WJP.19/KP.0303/2010 tanggal 27 Oktober 2010, memberitahukan bahwa surat permohonan tersebut memenuhi ketentuan Pasal 36 ayat (1) huruf c dan Pasal 32 UU KUP sehingga sesuai ketentuan Pasal 36 ayat (1) huruf C Undang-Undang tersebut permohonan pengurangan/ pembatalan STP tersebut dapat dipertimbangkan.

Sedangkan sanksi administrasi / Bunga Pasal 8 (2a) tahun pajak 2008 sebesar Rp.2.185.048.934 telah dilakukan pembayaran tanggal 13 Januari 2011 dan Pembayaran bunga Pasal 9 (2a) masa/ tahun Pajak Oktober 2010 sebesar Rp.68.851.415 telah dilakukan pembayaran tanggal 10 Januari 2011.

Based on the Company's letter No. KU.301/X/27/KA-2010, KU.301/X/28/KA-2010, KU.301/X/29/KA-2010, KU.301/X/30/KA-2010 dated October 19, 2010 to the Head of the Tax Office in state owned enterprises (SOEs KPP) Subject Application for Reduction/Cancellation STP No. 00081/106/10/051/10, No. 00082/106/10/051/10, No. 00083/106/10/051/10, No. 00104/106/10/051/10, dated August 4, 2010 as set by the decision of the Director General of Taxation No. KEP-00044/WPJ.19/KP.0303/2010, dated 2 September 2010, filed an objection to the calculation of the number of installments specified range in STP dated August 4, 2010, considering that these calculations still refer to the Fiscal Year 2009 (installments in 2009) and make a request that can reduce / cancel the tax underpayment Income Article 25 along with administrative penalties such as interest, in accordance with the provisions of Article 36 paragraph (1) letters a, b, c and d of the Law No. 28/2007 General Provisions and Tax Procedures.

DGT Directorate General of translation of the Office Regional Grand taxpayer Office of State-owned enterprises, through its letter October 27, 2010 No. S-00253/WJP.19/KP.0303/2010, reported that the request complies with the provisions of article 36, (point (c) 1) paragraph and section 32 UU KUP to make pursuant to article 36, paragraph (1) (c) of the Act decompression request may be / cancellation of the STP account.

While the administrative penalties / interest article 8 (2a) for the fiscal year 2008 amounted Rp.2.185.048.934 compliance with the payment and the article 9A (2) interest payments on January 13, 2011 period / fiscal year in October of 2010 by Rp.68.851.415 It has been paid on January 10, 2011.

c. Perhitungan Taksiran Pajak Penghasilan Badan

| | 2011 | 2010 | |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| Laba (Rugi) Komersial Sebelum | | | |
| Taksiran Pajak Penghasilan | 292,145,553,820 | 276,798,472,355 | |
| Dikurangi: Laba Entitas Anak | <u>4,331,428,672</u> | <u>20,678,332,845</u> | |
| | <u>287,814,125,147</u> | <u>256,120,139,509</u> | |
| Beda Temporer: | | | <i>Temporary Difference</i> |
| Penyusutan | 21,759,724,688 | (22,292,740,937) | Depreciation |
| Imbalan Pasca Kerja | 27,335,372,000 | (3,382,108,000) | Post-Employment Benefit Obligation |
| Utang Iuran Pensium Sekaligus | (79,500,000,000) | (79,500,000,000) | Fully paid Pension Payable |
| Penyisihan Piutang Ragu-ragu | 1,522,258,150 | 6,680,250,442 | Allowance for doubtful account |
| Penurunan Nilai Persediaan | (12,712,605,184) | - | Impairment of inventories |
| Penurunan Nilai Aset | 2,167,044,766 | - | Impairment of assets |
| Jumlah beda temporer | <u>(39,428,205,580)</u> | <u>(98,494,598,495)</u> | Total Temporary Difference |
| Beda Tetap: | | | <i>Permanent Difference</i> |
| Beban Tidak Diperkenankan | 222,981,220,705 | 85,737,881,048 | Non - Deductible expense |
| Bunga Deposito | (10,469,105,945) | (13,122,148,830) | Deposit interest income |
| Pendapatan Sewa | (137,035,433,597) | (86,886,330,800) | Rent revenue |
| Beban Penyusutan | 987,445,715 | - | Depreciation expense |
| Deviden (entitas anak) | (437,699,173) | - | Dividend (Subsidiaries) |
| | <u>76,026,427,705</u> | <u>(14,270,598,582)</u> | Total permanent difference |
| Taksiran Laba (Rugi) Fiskal | <u>324,412,347,272</u> | <u>143,354,942,432</u> | Estimated fiscal income (loss) |
| Dibulatkan | <u>324,412,347,000</u> | <u>143,354,942,000</u> | <i>Rounding's</i> |

Tarif Pajak

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------------|------------------------------|--|
| 25% x 324,412,347,000 | 81,103,086,750 | 35,838,735,500 | 25% x 324,412,347,000 |
| 25% x 143,354,942,000 | <u>81,103,086,750</u> | <u>35,838,735,500</u> | 25% x 143,354,942,000 |
| Taksiran Pajak Kini Entitas Induk | <u>81,103,086,750</u> | <u>35,838,735,500</u> | Current tax provision for the parent entity |

Kredit Pajak:

| | 2011 | 2010 | |
|------------------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| Pajak Penghasilan Pasal 22 | 2,305,228,935 | 1,447,885,231 | Income Tax Article 22 |
| Pajak Penghasilan Pasal 23 | 6,728,250,499 | 3,885,742,301 | Income Tax Article 23 |
| Pajak Penghasilan Pasal 25 | 32,548,167,409 | 41,310,849,204 | Income Tax Article 25 |
| Jumlah kredit pajak | <u>41,581,646,843</u> | <u>46,644,476,736</u> | Total tax deduction |
| Kekurangan (Kelebihan) Pajak | <u>39,521,439,907</u> | <u>(10,805,741,236)</u> | Tax Deficiency (Excess) |

d. Rincian Beban (Pendapatan) Pajak

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Entitas Induk: | | | <i>Parent Entity</i> |
| Beban Pajak Kini | 81,103,086,750 | 35,838,735,500 | Current tax expense |
| Beban (Pendapatan) Pajak | | | |
| Tangguhan | 9,857,051,395 | 24,623,649,624 | Deferred tax expense (Income) |
| Jumlah (Pendapatan) Beban | <u>90,960,138,145</u> | <u>60,462,385,124</u> | Total (income) expense tax |
| Pajak Penghasilan | | | |

d. Details of Expense (Income) Taxes

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Entitas Induk: | | | <i>Parent Entity</i> |
| Beban Pajak Kini | 81,103,086,750 | 35,838,735,500 | Current tax expense |
| Beban (Pendapatan) Pajak | | | |
| Tangguhan | 9,857,051,395 | 24,623,649,624 | Deferred tax expense (Income) |
| Jumlah (Pendapatan) Beban | <u>90,960,138,145</u> | <u>60,462,385,124</u> | Total (income) expense tax |
| Pajak Penghasilan | | | |

| | 2011 | 2010 | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Entitas Anak: | | | Subsidiaries |
| Beban Pajak Kini | 8,516,068,720 | 10,326,182,522 | Current tax expense |
| Beban (Pendapatan) Pajak | | | |
| Tangguhan | (2,663,762,652) | (4,090,216,035) | Deferred tax expense (income) |
| Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan | 5,852,306,068 | 6,235,966,487 | Total (income) expense tax |
| Konsolidasian: | | | Consolidated |
| Beban Pajak Kini | 89,619,155,470 | 46,164,918,022 | Current tax expense |
| Beban (Pendapatan) Pajak | | | |
| Tangguhan | 7,193,288,743 | 20,533,433,589 | Deferred tax expense (income) |
| Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan | 96,812,444,213 | 66,698,351,611 | Total (income) expense tax |

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

| | Saldo Awal 1 Januari 2011 / Beginning balance January 1, 2011 | Dibebankan ke Laporan Laba Rugi / Changed to income statements | Efek Perubahan Tarif Pajak / Effect to change tax rate | Saldo Akhir 31 Desember 2011 / Ending balance December 31, 2011 | |
|--|--|---|---|--|---|
| Entitas Induk: | | | | | Parent Entity |
| Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal | (47,445,984,488) | 5,439,931,172 | - | (42,006,053,316) | depreciation expense commercial and fiscal |
| Imbalan pasca kerja | 10,454,150,000 | 6,833,843,000 | - | 17,287,993,000 | Post-employment benefit obligation |
| Utang iuran pensiun sekaligus Penurunan Nilai Persediaan | 183,690,800,500 | (19,875,000,000) (3,178,151,296) | - | 163,815,800,500 (3,178,151,296) | Pension contribution payable- paid in whole Impairment of inventory |
| Penurunan Nilai asset | | 541,761,192 | - | 541,761,192 | Impairment of assets |
| Penyisihan piutang ruga-ragu | 45,638,657,117 | 380,564,538 | - | 46,019,221,655 | Allowance for doubtful account |
| Penyisihan persediaan | 3,317,971,614 | | | 3,317,971,614 | Allowance for inventories |
| Entitas Anak: | | | | | Subsidiaries |
| Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal | 81,965,658 | 329,877,236 | - | 411,842,894 | depreciation expense commercial and fiscal |
| Amortisasi | 637,649,787 | - | - | 637,649,787 | Amortization |
| Rugi Fiskal | 6,248,018,644 | 1,794,114,957 | - | 8,042,133,601 | Fiscal loss |
| Imbalan pasca kerja | 307,366,964 | 345,669,252 | - | 653,036,216 | Post-employment benefit obligation |
| Bonus | 307,892,053 | 194,101,206 | - | 501,993,259 | Bonus |
| Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan | 203,238,487,848 | (7,193,288,743) | - | 196,045,199,105 | Total assets (liabilities) Deferred tax |

| | Saldo Awal 1 Januari 2010 / Beginning balance January 1, 2010 | Dibebankan ke Laporan Laba Rugi / Charged to income statements | Efek Perubahan Tarif Pajak / Effect to change tax rate | Saldo Akhir 31 Desember 2010 / Ending balance December 31, 2010 | |
|---|--|---|---|--|--|
| Entitas Induk: | | | | | Parent Entity |
| Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal | (41,872,799,254) | (5,573,185,234) | - | (47,445,984,488) | Differences in commercial and tax depreciation |
| Imbalan pasca kerja | 11,299,677,000 | (845,527,000) | - | 10,454,150,000 | Post-employment benefit obligation |
| Utang iuran pensiun sekaligus Penyiihan piutang ragu-ragu | 203,565,800,500 | (19,875,000,000) | - | 183,690,800,500 | Pension contribution payable paid in whole |
| Penyiihan persediaan | 43,968,594,506 | 1,670,062,611 | - | 45,638,657,117 | Allowance for doubtful account |
| | 3,317,971,614 | - | - | 3,317,971,614 | Allowance for inventories |
| Entitas Anak: | | | | | Subsidiaries |
| Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal | 170,819,988 | (88,854,330) | - | 81,965,658 | Differences in commercial and tax depreciation |
| Amortisasi | 95,356,750 | 542,293,037 | - | 637,649,787 | Amortization |
| Rugi Fiskal | 3,226,500,334 | 3,021,518,310 | - | 6,248,018,644 | Fiscal loss |
| Imbalan pasca kerja | - | 307,366,964 | - | 307,366,964 | Post-employment benefit obligation |
| Bonus | - | 307,892,053 | - | 307,892,053 | Bonus |
| Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan | 223,771,921,438 | (20,533,433,590) | - | 203,238,487,848 | Total assets (liabilities) Deferred tax |

14. ASET LANCAR LAINNYA

14. OTHER CURRENT ASSETS

| | 2011 | 2010 | |
|----------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Gaji Dibayar Dimuka | 143,849,426,592 | 69,151,686,971 | Prepaid salaries |
| Dana kesehatan pegawai | 47,707,980,807 | 17,790,457,081 | Employee healthy fund |
| Deposito Yang Dijaminkan | 2,365,526,250 | 190,881,650,866 | Secured deposits |
| KSO - entitas anak | 1,064,278,737 | - | Joint operation - Subsidiaries |
| Lainnya | 110,216,114 | 5,756,851,536 | Others |
| Saldo aset lancar lainnya | 195,097,428,500 | 283,580,646,454 | Total other current assets |

Deposito yang dijaminkan sebesar Rp.2.365.526.250 merupakan deposito yang dijaminkan untuk pembayaran sewa angkutan KA Kontainer pada Entitas Anak KA Logistik.

Deposits are secured by a deposit as collateral Rp.2.365.526.250 for lease payments on the Container Transportation freight subsidiaries KA Logistics.

Pada tanggal 11 Maret 2011, PT KA Logistik mengadakan perjanjian kerja sama 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. Jumlah penyertaan per 31 Desember 2011 adalah sebesar Rp.1.064.278.737.

On March 11, 2011, PT KA Logistics cooperation treaty operations with PT Surabaya Petroleum activities in Transport and unloading/crates in Kalimas Surabaya, with a composition of inclusion funding and distribution costs as well as benefits (*Cost & Profit Sharing*), each is 55% for PT Railway logistics, and 45% for PT Surabaya Petroleum Transport. cooperation is valid for 5 years. Inclusion amount per 31 December 2011 is Rp.1.064.278.737

Deposito Yang Dijaminkan:

Secured deposits

| | 2011 | 2010 | |
|--|----------------------|------------------------|---|
| Jaminan Atas Penerbitan L/C | - | 184,302,037,066 | Warranties for issuance of L/C |
| Jaminan Lain-lain - Entitas Anak | 2,365,526,250 | 6,579,613,800 | Other warranties - subsidiaries |
| Jumlah deposito yang dijaminkan | 2,365,526,250 | 190,881,650,866 | Warranties on secured time deposit |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Jaminan Atas Penerbitan L/C

Merupakan deposito berjangka dalam valuta asing yang dijadikan sebagai jaminan atas penerbitan L/C dalam rangka impor suku cadang melalui Bank sebagai berikut:

| | 2011 | 2010 | |
|--|-------|-----------------|--|
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | | | PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk |
| USD 19,639,697 | - | 176,580,522,589 | USD 19,639,697 |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | | | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| USD 811,395.77 | - | 7,295,259,368 | USD 811,395.77 |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | | | PT Bank Mandiri (Persero) Tbk |
| EURO 35,650.10 | - | 426,255,109 | EURO 35,650.10 |
| Jumlah | <hr/> | <hr/> | Total |
| | | 184,302,037,066 | |

Deposito yang Dijaminkan tahun 2010 adalah sebagai berikut:

Deposit as Collateral in 2010 are as follows:

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

| No. | Nomor Kontrak / Contract number | Nomor LC / LC number | Nomor Bilyet / Bilyet number | Jumlah / Total | |
|----------------|---|-------------------------|---------------------------------|----------------|-----------------|
| | | | | USD | Rp |
| 1 | 148/HK/UM/2009 AMEN 374/HK/PUSLOG/S-2009 | IM1JP0001310 | PAA 0061094 | 18,974,400.00 | 170,598,830,400 |
| 2 | 209/HK/DIVSAR/2008 | IM1JP0003008 | AB 710248 | 35,065.68 | 315,275,529 |
| 3 | 422/HK/PUSLOG/S-2009 | IM1JP00000110 | PAA 0059691 | 139,627.77 | 1,255,393,280 |
| 4 | 356/HK/PUSLOG/2009 | IM1JP0020409 | PAA 0061119 | 63,892.08 | 574,453,691 |
| 5 | 357/HK/PUSLOG/S-2009 | IM1JP0020709 | PAA 0061251 | 84,966.17 | 763,930,834 |
| 6 | 384/HK/PUSLOG/S-2009 | IM1JP0020409 | PAA 0128013 | 247,011.20 | 2,220,877,699 |
| 7 | 436/HK/PUSLOG/S-2009 | IM1JP0000810 | PAA 0128047 | 94,735.54 | 851,761,155 |
| Jumlah / Total | | | | 19,639,698.44 | 176,580,522,589 |

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk

| No. | Nomor Kontrak / Contract number | Nomor LC / LC number | Nomor Bilyet / Bilyet number | Jumlah / Total | |
|-----|------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|----------------|---------------|
| | | | | USD | Rp |
| 1 | 215/HK/DIVSAR/2008 | 510080640 | TD 0238039 | 811,395.77 | 7,295,259,368 |

PT Bank Mandiri (Persero), Tbk

PT Bank Mandiri (Persero), Tbk

| No. | Nomor Kontrak / Contract number | Nomor LC / LC number | Nomor Bilyet / Bilyet number | Jumlah / Total | |
|-----|------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|----------------|-------------|
| | | | | Euro | Rp |
| 1 | 423/HK/PUSLOG/S-2009 | MI77232043092 | B 325425 | 35,650.10 | 426,225,109 |

Deposito pada entitas anak (PT KCJ) sebesar Rp.6.579.613.800 yang ditempatkan pada PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, untuk jaminan atas pembelian Kereta Rel Listrik seri 05 dari Jepang sebanyak 10 Unit.

Deposit owned subsidiary (PT KCJ) of Rp.6.579.613.800 warranted in PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, to guarantee the purchase of Electricity Train seri-05 from Japan as much as 10 units.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

15. ASET TETAP

| | Saldo Awal 1 Januari 2011 / Beginning Balance January 1, 2011 | Penambahan/ Reklasifikasi / Additions/ Reclassifications | Pengurangan/ Reklasifikasi / Deductions/ Reclassifications | Saldo Akhir 31 Desember 2011 / Ending Balance December 31, 2011 | |
|-----------------------|--|---|---|--|---|
| Biaya Perolehan: | | | | | |
| Sarana Gerak | 4,210,274,321,908 | 990,484,878,403 | 221,147,027,245 | 4,979,612,173,066 | Cost of Acquisition Movable facilities |
| Prasarana | 464,001,928,389 | 67,075,829,235 | 24,304,863,568 | 506,772,894,056 | Infrastructure |
| Fasilitas | 229,550,735,806 | 46,174,807,201 | 5,091,314,199 | 270,634,228,808 | Facilities |
| Sub jumlah | 4,903,826,986,103 | 1,103,735,514,839 | 250,543,205,012 | 5,757,019,295,930 | Sub total |
| Akumulasi Penyusutan: | | | | | Accumulated Depreciation |
| Sarana Gerak | 1,796,732,438,322 | 222,910,803,472 | 60,636,628,710 | 1,959,006,613,084 | Movable facilities |
| Prasarana | 108,959,337,546 | 8,423,302,729 | 1,764,099,145 | 115,618,541,130 | Infrastructure |
| Fasilitas | 155,702,792,281 | 20,270,749,374 | 5,091,314,099 | 170,882,227,556 | Facilities |
| Sub jumlah | 2,061,394,568,149 | 251,604,855,575 | 67,492,041,954 | 2,245,507,381,770 | Sub total |
| Nilai Buku | 2,842,432,417,954 | | | 3,511,511,914,160 | Book Value |
| | | | | | |
| | Saldo Awal 1 Januari 2010 / Beginning Balance January 1, 2010 | Penambahan/ Reklasifikasi/ Additions/ Reclassifications | Pengurangan/ Reklasifikasi/ Deductions/ Reclassifications | Saldo Akhir 31 Desember 2010 / Ending Balance December 31, 2010 | |
| Biaya Perolehan: | | | | | |
| Sarana Gerak | 4,060,868,088,068 | 149,406,233,840 | - | 4,210,274,321,908 | Cost of Acquisition Movable facilities |
| Prasarana | 433,804,171,156 | 30,197,757,233 | - | 464,001,928,389 | Infrastructure |
| Fasilitas | 215,163,353,228 | 14,387,382,578 | - | 229,550,735,806 | Facilities |
| Sub jumlah | 4,709,835,612,452 | 193,991,373,651 | - | 4,903,826,986,103 | Sub total |
| Akumulasi Penyusutan: | | | | | Accumulated Depreciation |
| Sarana Gerak | 1,625,566,663,291 | 171,165,775,031 | - | 1,796,732,438,322 | Movable facilities |
| Prasarana | 98,577,565,250 | 10,381,772,296 | - | 108,959,337,546 | Infrastructure |
| Fasilitas | 139,091,389,032 | 16,611,403,249 | - | 155,702,792,281 | Facilities |
| Sub jumlah | 1,863,235,617,573 | 198,158,950,576 | - | 2,061,394,568,149 | Sub total |
| Nilai Buku | 2,846,599,994,879 | | | 2,842,432,417,954 | Book Value |

Penambahan Akumulasi termasuk didalamnya adalah Penerapan PSAK 48 terkait biaya penurunan atas nilai Aset Sarana sebagai akibat perhitungan nilai aset sesuai dengan kondisi wajar aset tersebut. Atas Penerapan PSAK 48 perusahaan telah mengaccrue biaya penurunan nilai aset tetap sebesar Rp.3.147.964.788.

Accumulation includes the addition of the application of IAS 48 on impairment charge related to asset value means the value of assets as a result of the calculation in accordance with reasonable conditions of the asset. On the Application of SFAS 48 companies have mengaccrue fixed asset impairment charge of Rp.3.147.964.788.

Perusahaan telah menerima aset sarana gerak yang berasal dari Proyek Pemerintah cq Direktorat Jenderal Perkeretaapian Departemen Perhubungan dan telah dioperasikan dengan 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 belum dibukukan kedalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010. Lihat Catatan 30.

The Company has received assets from the means of motion cq Government Projects Directorate General of Railways Ministry of Communications and has been operated by 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 not recorded in the consolidated financial statements for the year ended December 31, 2010. See note 30.

Perusahaan tidak mengasuransikan aset tetap terhadap resiko kecelakaan, kebakaran dan jenis resiko kerugian lainnya.

The Company has not insured the assets against the risk of accidents, fire and other types of risk of loss.

Beban penyusutan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010 dibukukan di beban pokok penjualan dan beban usaha sebagai berikut:

Depreciation expenses for the years ended December 31, 2011 and 2010, recorded in cost of sales and operational expenses are as follows:

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| Beban Pokok Penjualan: | | | |
| Sarana Gerak | 222,910,803,472 | 171,165,775,031 | Cost of Sales |
| Prasarana | 8,423,302,729 | 10,381,772,296 | Movable facilities |
| Beban Usaha: | | | Infrastructure |
| Fasilitas | 20,270,749,374 | 16,611,403,249 | Operating Expense |
| Jumlah beban penyusutan | 251,604,855,575 | 198,158,950,576 | Facilities |
| | | | Total depreciation expense |

16. PROPERTI INVESTASI

16. INVESTMENT PROPERTIES

| | 2011 | 2010 | |
|--------------------|----------------------|------|-----------------------|
| Properti Investasi | 1,239,552,779 | - | 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, untuk kenaikan nilai, yang dapat dirinci sebagai berikut :

Investment property is property owned by a company that is land or buildings or parts of a building, or both are controlled by the Company to generate rents, to increase the value, which can be detailed as follows:

| | Aset Properti/ Property investment | | |
|---------------|------------------------------------|----------------------|----------------------|
| | Tanah/ Land | Rumah/ house | Jumlah/ Total |
| Daop 1 - 9 | 2,419,406 | 1,171,737,152 | 1,174,156,558 |
| Divre I - III | | 65,396,221 | 65,396,221 |
| Jumlah | 2,419,406 | 1,237,133,373 | 1,239,552,779 |

17. ASET DALAM PELAKSANAAN

17. CONSTRUCTION IN PROGRESS

| | 2011 | 2010 | |
|--------------------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------------|
| Entitas Induk | | | Parent entity |
| Pekerjaan Dalam Proses | 56,906,946,461 | 28,654,536,011 | Work in process |
| Aset Tetap Dalam Penyelesaian | 306,844,773,593 | 348,432,901,919 | Fixed Assets in Progress |
| Sub jumlah dipindahkan | 363,751,720,054 | 377,087,437,930 | Sub total - moved |
| Entitas Anak | | | Subsidiaries |
| Pekerjaan Dalam Proses | 9,807,421,696 | - | Work in process |
| Aset Tetap Dalam Penyelesaian | 86,942,674,026 | 56,721,892,240 | Fixed Assets in Progress |
| | 96,750,095,722 | 56,721,892,240 | |
| Saldo aset dalam penyelesaian | 460,501,815,776 | 433,809,330,170 | Total construction in progress |

Pekerjaan dalam proses adalah pekerjaan atas pemeliharaan sarana (lokomotif, kereta, gerbong, KRD atau KRL) maupun prasarana (jembatan, gedung) yang belum diselesaikan di tahun 2011 dan 2010.

Work in process is a work for the maintenance of the facilities (locomotives, trains, cars, KRD or KRL) and infrastructure (bridges, buildings) that has not been completed in 2011 and 2010.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Aset tetap dalam penyelesaian entitas induk pada tahun 2011, terdiri dari:

| | 2011 | |
|--|------------------------|--|
| • Pembelian 1200 unit Gerbong KKBW ke PT PETROTAMA INTL | 10,387,725,750 | Purchase KKBW carriage 1200 units to PT PETROMA INTL |
| • Pembangunan Los Kerja dan room Balai Yasa Padang | 695,828,178 | Padang worker hall and Balai Yasa room constructions |
| • Pembangunan Prasarana Perkeretaapian di Divre III Sumsel | 281,129,411,265 | Railways infrastructure construction in Divre III South Sumatera |
| • Bangunan Spoor Simpang Jababeka Dryport Industry | 12,538,361,050 | Building of spoor simpang jababeka dryport industry |
| • Bangunan Pelni Daop 1 | 589,648,300 | Pelni building Daop 1 |
| • Pembelian Boogie ke PT INKA | 1,503,799,050 | Purchase Boogie of PT INKA |
| Jumlah | <u>306,844,773,593</u> | Total |

Pembangunan Prasarana Perkeretaapian di Divre 3 Sumsel sebesar Rp.281.129.411.265 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.

Railways Infrastructure Development of Railway in Divre 3 South Sumatra amount Rp.281.129.411.265, it was develop Station Building Infrastructure and extension of emplasement / longsiding, and has received approval from the Minister for State Owned Enterprises No.S-310/MBU/2009 dated May 8, 2009.

| | 2010 | |
|---|------------------------|---|
| Pembelian 20 unit lokomotif diesel elektrik CC 204 (AC-DC) Tipe C20EM secara CKD³ | 168,544,812,688 | Purchase of 20 units of diesel electric locomotive CC 204 (AC-DC) Type C20EM in CKD |
| Pembelian 2 unit lokomotif diesel elektrik GT.38 AC (CC-205) | 45,704,358,000 | Purchase of diesel electric locomotive unit GT.38 AC (CC-205) |
| Pembangunan Prasarana Bangunan Stasiun di Divre 3 | 133,443,645,112 | Infrastructure development in the station building at Divre 3 |
| Bangunan dalam penyelesaian | 740,086,119 | Building under construction |
| Jumlah aset dalam pelaksanaan | <u>348,432,901,919</u> | Total construction in progress |

Aset tetap dalam penyelesaian sebesar Rp.168.544.812.688 adalah perolehan aset tetap berupa pembelian 20 unit lokomotif diesel elektrik CC 204 (AC-DC) Tipe C20EM secara CKD berdasarkan kontrak pembelian nomor 429/HK/PUSLOG/S-2009 tanggal 23 Desember 2009 antara PT Kereta Api (Persero) dan PT General Electric Operations Indonesia dengan syarat-syarat dan ketentuan pokok sebagai berikut:

Fixed assets in progress amounted to Rp.168.544.812.688 is the acquisition of the assets in the form of purchase of 20 units of the locomotive diesel electric CC 204 (AC-DC) C20EM type in the ERC according to the number 429/HK/PUSLOG/S-2009 contracts dated December 23, 2009 between PT Kereta Api (Persero) and PT General Electric Operations Indonesia with the terms and conditions of the articles as the follows:

- | | |
|---|---|
| Lingkup pekerjaan / <i>Scope of work</i> | : Pembelian 20 unit lokomotif diesel elektrik CC 204 (AC-DC) Tipe C20EM secara CKD. Pengapalan komponen lokomotif dari Amerika ke fasilitas produksi PT INKA Madiun - Jawa Timur untuk dilakukan perakitan. <i>Purchase of 20 units of diesel electric locomotive CC 204 (AC-DC) Type C20EM in CKD. Shipping from the U.S. locomotive components for the production facility of PT INKA Madiun - East Java to do the assembly.</i> |
| Harga / <i>Price</i> | : USD 40,480,000.00 Uang Muka 20% <i>Advance 20%</i> |
| Syarat pembayaran / <i>Payment terms</i> | : Pembayaran 40% dilakukan dengan pembukaan tiga (3) Irrevocable Confirmed L/C yang terdiri dari: <i>Payment 40% is made by irrevocable confirmed the opening of three consisting of:</i> |
| | • L/C tahap pertama USD.6,072,000.00 akan dibuka paling lambat tanggal 29 Januari 2010. <i>L/C the first phase USD.6,072,000.00 will open later than the date of January 29, 2010.</i> |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • L/C tahap kedua USD.6,072,000.00 akan dibuka paling lambat tanggal 30 Juni 2010. <i>L/C the second phase USD.6,072,000.00 will open later than the date of June 30, 2010.</i> • L/C tahap ketiga USD.4,048,000.00 akan dibuka paling lambat tanggal 30 September 2010. <i>L/C the third phase USD.4,048,000.00 will open later than the date of September 30, 2010.</i> |
| Realisasi Pembayaran / <i>Realization of payment</i> | <p>: 1) Pembayaran bertahap sebesar 60% dari harga per unit Lokomotif jadi sebesar USD.2,021,000.00 dikurangi uang muka sehingga menjadi senilai USD.808,400.00. <i>Gradual payment of 60% of the price per unit of locomotive so as to USD.2,021,000.00 - after USD.808,400.00 advances into viable.</i></p> <p>2) Pembayaran Lokomotif jadi tahap akhir sebesar 40% dari harga per unit Lokomotif jadi sebesar USD.2,021,000.00 dikurangi uang muka sehingga menjadi senilai USD.808,400.00. <i>Locomotive payment so that the final stage of 40% of the price per unit of locomotive so as to USD.2,021,000.00 after USD.808,400.00 advances into viable.</i></p> |
| Jadwal Penyerahan / <i>Delivery schedule</i> | <p>: Penyerahan lokomotif ke 19 dan ke 20 tidak lebih dari 4 bulan setelah diterimanya pembayaran uang muka. <i>Submission of locomotives to 19 and 20 not more than 4 months after receipt of advance payment.</i></p> |

Aset tetap dalam penyelesaian sebesar Rp.45.704.358.000 adalah perolehan aset tetap berupa pembelian 6 unit lokomotif diesel elektrik tipe GT38AC (CC-205) berdasarkan kontrak pembelian nomor: 148/HK/UM/2009 tanggal 13 Juli 2009 antara PT Kereta Api (Persero) dengan Electro Motive Diesel Inc dengan syarat-syarat dan ketentuan pokok sebagai berikut:

| | |
|---|--|
| Lingkup pekerjaan / <i>Scope of work</i> | : Pemasukan dan penyerahan atas 6 unit lokomotif diesel elektrik tipe GT38AC (CC-205). <i>Supply and delivery of 6 units diesel-electric locomotive type GT38AC (CC-205).</i> |
| Harga / <i>Price</i> | : USD 23,718,000.00 |
| | Uang Muka 20% |
| | <i>Advance 20%</i> |
| Syarat pembayaran / <i>Payment terms</i> | <p>: 1) Dikeluarkannya <i>Irrevocable Standby Letter of Credit</i>. <i>Issuance of irrevocable standby letter of credit</i></p> <p>2) Pembayaran dalam jumlah USD.18,974,400.00 berdasarkan a confirmed irrevocable Letter of Credit , termasuk biaya-biaya konfirmasi bank, sebagai berikut: <i>The payment of the amount USD.18,974,400.00 on the basis of a letter of credit confirmed irrevocable, including the costs of the confirmation from the Bank, in the following way:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • USD.17,076,960.00 akan dibayarkan atas penyerahan 6 unit lokomotif beserta penyerahan dokumen yang berhubungan dengan lokomotif. <i>USD.17,076,960.00 will be paid upon delivery of 6 units of locomotives and delivery of documents related to the locomotive.</i> • USD.1,897,440.00 akan dibayarkan atas penyerahan 6 unit lokomotif dengan disertai penyerahan Berita Acara Serah Terima (BAST), untuk setiap BAST 1 unit lokomotif akan dibayarkan senilai USD.316,240.00. <i>USD.1,897,440.00 will be paid upon delivery of 6 units of locomotives with accompanying transfer of Report on the Receipt (BAST), for every 1 unit BAST locomotives will be paid USD.316,240.00.</i> |
| Jadwal Penyerahan / <i>Delivery schedule</i> | <p>: 19 bulan sejak diterimanya <i>Letter of Credit</i> . <i>19 months from the receipt of letters of credit.</i></p> |

Aset dalam pelaksanaan sebesar Rp.133.433.465.112 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.

Fixed assets in progress amounted to Rp.45.704.358.000 is the acquisition of the assets in the form of purchase of 6 units of electric diesel locomotives type GT38AC (CC-205) based on the number of purchase 148/HK/UM/2009 contract date July 13, 2009 between PT Kereta Api (Persero) with Electro Motive Diesel Inc. with the terms and conditions of the articles as follows:

Active in the implementation of the development of the infrastructure and construction of the Rp.133.433.465.112 station emplasement extension / longsiding, and was approved by the Minister of State for property of the companies No.S-310/MBU/2009 dated May 8, 2009.

18. ASET TETAP TIDAK PRODUKTIF DAN SCRAP

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO) | 95,856,327,166 | 99,289,763,842 | Retired fixed assets (ATDO) |
| Tanah Lintas Non-Operasi (TLNO) | 15,088,782,632 | 15,612,178,533 | Non - operated land (TLNO) |
| Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah) | 2,372,900,263 | 2,372,900,263 | Land assets (Built-Of-Transferred) |
| Aset Tetap Yang Dikuasai Pihak Ketiga | 1,411,317,257 | 893,415,076 | Assets controlled by third parties |
| Scrap | 145,613,173 | 3,255,131,364 | Scrap |
| | <u>114,874,940,491</u> | <u>121,423,389,078</u> | |
| Cadangan penghapusan | (95,996,446,619) | (102,544,895,106) | Provision of write - off |
| Nilai Buku | <u>18,878,493,872</u> | <u>18,878,493,972</u> | Book Value |

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:

| No. | Rekanan Pihak Ketiga/ <i>Third parties</i> | Luas Tanah/ <i>Extensive land</i> | Jumlah/ Total | Jangka Waktu/ <i>Period</i> | Lokasi Aset Tanah/ <i>Land assets location</i> |
|-----|---|--------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---|
| | DAOP 1 - Jakarta | | | | |
| 1. | PT Padi Mas Realty | 30,000 m ² | 44,677,196 | 33 tahun/ years | Tanah Abang |
| 2. | PT Sari Bumi Eramaju Jaya | 16,525 | 85,965,985 | 33 tahun/ years | Jakarta Kota |
| 3. | PT Yakinland Propertyndo | 22,250 | 26,268,894 | 32 tahun/ years | Stasiun Juanda |
| 4. | PT Pentasena Bina Wisesa | 22,430 | 61,592,902 | 32 tahun/ years | Dipo Kampung Bandan |
| 5. | PT KJK Makindo Prop jawa Barat | 10,133 | 31,449,900 | 22 tahun/ years | Stasiun Angke |
| | | <u>101,338 m²</u> | <u>249,954,877</u> | | |
| | DAOP 2 - Bandung | | | | |
| 6. | PT Citra Buana Persada | 135,000 m ² | 84,127,955 | 41 tahun/ years | Stasiun Bandung Gudang |
| 7. | PT Prima Jaya Mandiri | 61,684 | 134,291,495 | 35 tahun/ years | Stasiun Bandung |
| | | <u>196,684 m²</u> | <u>218,419,450</u> | | |
| | DAOP 8 - Surabaya | | | | |
| 8. | PT Podho Langgeng TSJ | 29,026 m ² | 85,965,985 | 30 tahun/ years | Jl. Semut Baru Surabaya |
| 9. | PT Senopati Perkasa | 13,000 | 85,965,985 | 34 tahun/ years | Stasiun Semut Lama |
| 10. | PT Senopati Perkasa | 50,000 | 778,296,848 | 30 tahun/ years | Stasiun Pasarturi |
| 11. | PT Senopati Perkasa | 120,000 | 90,034,285 | 30 tahun/ years | Stasiun Wonokromo Kota |
| 12. | PT Persada Sentosa Wijaya | 8,000 | 85,965,985 | - tahun/ years | Jl. Johar Surabaya |
| 13. | PT Persada Alam Nusantara | 10,504 | 778,296,848 | 32 tahun/ years | Pasarturi Pojok Surabaya |
| | | <u>230,530 m²</u> | <u>1,904,525,936</u> | | |
| | Jumlah/ Total | <u>432,034 m²</u> | <u>2,372,900,263</u> | | |

Perjanjian-perjanjian penting dengan pihak ketiga terkait dengan Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah) lihat Catatan 45.

Important agreements with third parties relating to the Assets Land (Built-Of-Transferred) see Note 45.

19. BEBAN DITANGGUHKAN

| | 2011 | 2010 |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|
| Beban Perencanaan Pembangunan | | |
| Proyek PT Railink | 1,004,573,668 | 1,595,294,796 |
| PT KA Logistik | 136,735,452 | 41,666,667 |
| PT KA Properti Manajemen | 118,196,349 | 176,946,429 |
| PT Reska Multi Usaha | - | 501,043,835 |
| PT KA Pariwisata | 14,002,081 | 78,864,583 |
| Jumlah | 1,273,507,550 | 2,393,816,310 |

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.

20. DANA PENSIUN SWAKELOLA

Dana iuran dana pensiun swakelola dibentuk Perusahaan untuk menampung dana pensiun karyawan Non Eks PNS Dephub, yang dikumpulkan dari pemotongan gaji karyawan Non Eks PNS Dephub dan iuran Perusahaan. Jumlah dana yang dikumpulkan sebesar 17,25% dari penghasilan dasar pensiun karyawan Non Eks PNS Dephub, dengan komposisi 4,75% dipotong dari penghasilan karyawan dan 12,50% dari dana Perusahaan.

Disamping itu perusahaan juga membukukan penerimaan dana tambahan yang diterima dari Pemerintah RI dan PT TASPEN (Persero) sebagai pembayaran manfaat masa lalu para karyawan eks Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan pengembalian iuran karyawan yang masih dikelola oleh PT TASPEN (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 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).

Perseroan masih menyajikan dana iuran pensiun swakelola dalam laporan keuangan perseroan sebagai rekening administratif dalam kelompok aset yang dibatasi penggunaannya, dengan kontra rekening utang iuran pensiun swakelola.

Per 31 Desember 2011 dan 2010 iuran dana pensiun swakelola dapat dijelaskan sebagai berikut:

19. DEFERRED CHARGES

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|---|
| Beban Perencanaan Pembangunan | | | <i>PT Railink project plan development expenses</i> |
| Proyek PT Railink | 1,004,573,668 | 1,595,294,796 | <i>PT KA Logistik</i> |
| PT KA Properti Manajemen | 136,735,452 | 41,666,667 | <i>PT KA Properti Manajemen</i> |
| PT Reska Multi Usaha | 118,196,349 | 176,946,429 | <i>PT Reska Multi Usaha</i> |
| PT KA Pariwisata | - | 501,043,835 | <i>PT KA Pariwisata</i> |
| Jumlah | 1,273,507,550 | 2,393,816,310 | Total |

Planning and construction project expenses of PT Railink are differed charges of cost incurred by the Company in order to Soekarno Hatta Airport Train Construction Project of which is legality, AMDAL, UKL/UPL and other expenses related with the project.

20. SELF-MANAGED PENSION OBLIGATION

Self-managed Pension Obligation is provided by the Company to accommodate employees' pension fund, which collected from the employees' deduction and the Company's contribution portion. Total fund is collected at 17,25% from salary deduction of the employees ex. Civil Servant (PNS) of the Department of Transportation, by composition 4,75% deducted from employees' salary and 12,50% from the Company's fund.

In addition the Company also posted revenue received additional funding from the Government of Indonesia and PT TASPEN (Persero) in payment of past benefits of the employees former Civil Servants (PNS) and the return of employee contributions that are managed by PT TASPEN (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 (Persero) and also agreement No. 162/HK/UM/2003 and No.100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 regarding the Management of Retirement Benefit Program (JHT) for employees of PT Kereta Api (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).

The Company has still presenting the self managed pension fund in the Company's financial statements as assets restricted in use, with contra account of self managed pension fund payable.

As of December 31, 2011 and 2010 the self-managed pension fund can be described as follows:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Saldo Awal | 34,353,304,428 | 116,221,687,650 | Beggining Balance |
| Penerimaan: | | | Receipt |
| Penerimaan Dana Iuran Pensiun | 79,491,090,309 | 66,848,844,365 | Receipt of pension fund contribution |
| Pengembangan Dana | 2,849,618,414 | 2,183,322,268 | Fund development |
| | <u>82,340,708,723</u> | <u>69,032,166,633</u> | |
| Pembayaran: | | | Payment |
| PT Asuransi Jiwasraya (Persero) | 51,881,636,600 | 130,510,128,260 | PT Asuransi Jiwasraya (Persero) |
| PT Taspen (Persero) | 12,348,466,699 | 20,390,421,595 | PT Taspen (Persero) |
| | <u>64,230,103,299</u> | <u>150,900,549,855</u> | |
| Saldo akhir | <u>52,463,909,852</u> | <u>34,353,304,428</u> | Ending Balance |

Outstanding Dana Pensiun Swakelola pada akhir tahun tersebut diatas disimpan dalam bentuk:

Outstanding amount of self managed pension fund for the years ended are deposited in from of:

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------------|------------------------------|--|
| Giro Bank | | | Bank Clearing |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 7,589,314,915 | - | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 2,213,869,012 | 330,849,097 | PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 8,825,879,313 | 6,972,455,331 | PT Bank Mandiri (Persero) Tbk |
| | <u>18,629,063,240</u> | <u>7,303,304,428</u> | |
| 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 |
| | <u>27,050,000,000</u> | <u>27,050,000,000</u> | |
| Piutang/ Tagihan atas Potongan Gaji | 6,784,846,612 | - | Receivable / Bill |
| Jumlah outstanding dana pensiun swakelola | <u>52,463,909,852</u> | <u>34,353,304,428</u> | Total self-managed pension plan outstanding |

21. PINJAMAN JANGKA PENDEK

21. SHORT-TERM LOANS

| | 2011 | 2010 | |
|--|-------------------------------|-------------------------------|--|
| Entitas Induk | | | Parent entity |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 199,051,279,022 | 101,295,841,250 | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 205,889,438,033 | 60,527,675,960 | PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk |
| | <u>404,940,717,055</u> | <u>161,823,517,210</u> | |
| Entitas Anak | | | Subsidiaries |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 13,266,218,863 | - | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| Saldo pinjaman jangka pendek | <u>418,206,935,918</u> | <u>161,823,517,210</u> | Total short - term loans |

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk

Perusahaan melakukan Perjanjian Kredit Modal Kerja (KMK) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, No. 10 tanggal 13 Maret 2010, yang di addendum dengan Perjanjian No. 30, tanggal 4 Agustus 2011 dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk

The Company' has engaged the Working Capital Credit Agreement (KMK) and PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, under agreement No. 10, dated March 13, 2010 which was amended by Agreement No. 30, dated August 4, 2011 with the terms and conditions as follows:

Limit kredit / : Limit kredit Rp.600.000.000.000 (enam ratus miliar rupiah)
Credit limit Credit Limit Rp.600.000.000.000 (six hundred billion rupiah)

Plafond KMK bersifat interchangeable dengan fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) yang merupakan sub Limit dari KMK, dimana plafond KMK maksimum sebesar Rp.325.000.000.000 (tiga ratus dua puluh lima miliar rupiah).

KMK credit limit is interchangeable with the Warranty Import Suspension facility (PJI) which is a sub limit of KMK, where the KMK credit limit is a maximum of Rp.325.000.000.000 (three hundred twenty-five billion rupiah).

| | |
|---|--|
| Tujuan kredit / <i>Credit purposes</i> | : Untuk kepentingan pembelian suku cadang dan pemeliharaan. <i>For the benefit of purchasing spare parts and maintenance</i> |
| Jangka waktu / <i>Period</i> | : Jangka waktu fasilitas kredit modal kerja ditetapkan selama 12 bulan terhitung sejak tanggal 13 April 2010. s.d 13 April 2011. Jangka waktu fasilitas kredit tersebut dapat diperpanjang atas permohonan debitur. <i>Period of working capital credit facility established for 12 months from the date of April 13, 2010 to April 13, 2011. Loan period may be extended at the request of the debtor.</i> |
| Tingkat bunga / <i>Interest rate</i> | : Tingkat bunga atas pokok kredit sebesar 10,25% per tahun dan reviewable setiap saat. <i>The rate of interest on the principal amount of 10,25% per year and be revised at any time.</i> |
| Provisi kredit / <i>Credit provision</i> | : Provisi sebesar 0,50% dari jumlah kredit yang harus dilunasi. <i>Provision rate 0,50% of total loans must be repaid.</i> |
| Jaminan / <i>Guarantee</i> | : Menyerahkan jaminan kepada bank berupa Cash-flow milik perusahaan. <i>Submit a bank guarantee to the company's cash flow.</i> |

Perusahaan melakukan Perjanjian Fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk , nomor : 11 tanggal 13 April 2010 yang telah diaddendum dengan Perjanjian nomor 31, tanggal 4 Agustus 2011, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut :

The company performed import guarantee postponement agreement (PJI) with PT. Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, No : 11 dated April 13, 2010, that already have lengthened with agreement number 31, dated August 4, 2011 with terms and conditions as follows:

| | |
|---|---|
| Limit kredit / <i>Credit limit</i> | : Plafon fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) dalam rangka kredit modal kerja sebesar Rp.325.000.000.000 (tiga ratus dua puluh lima miliar rupiah). <i>Warranty Import Suspension (PJI) plafond facility in order to credit for working capital Rp.325.000.000.000 (three hundred twenty-five billion rupiahs).</i> |
| Tujuan kredit / <i>Credit purposes</i> | : Digunakan untuk pembukaan L/C atau SKBDN dalam bentuk Sight dan Usance dan merupakan sub limit dari fasilitas Kredit Modal Kerja. <i>It is used for the opening of L/C or SKBDN in the form of sight and Usance is a sub-limite of loan of working capital. PJI hanya boleh digunakan untuk penangguhan jaminan L/C dan SKBDN dalam rangka impor barang yang akan digunakan untuk pengadaan suku cadang.</i> |
| Jangka waktu / <i>Period</i> | : Jangka waktu fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) ditetapkan selama 12 bulan terhitung sejak tanggal 13 April 2010. s.d 13 April 2011. Jangka waktu fasilitas kredit tersebut dapat diperpanjang atas permohonan debitur, dan didalam addendum telah dilakukan perpanjangan s.d 13 April 2012. <i>Duration of Suspension Insurance Import facilities (ISP) will be determined during the 12 months since April 13, 2010. to 13 April 2011. Loan period may be extended at the request of the debtor, and in the addendum has done an extension till 13 April 2012</i> |
| Tingkat bunga / <i>Interest rate</i> | : Tingkat bunga transit interest L/C atau SKBDN sebesar 7,25% per annum untuk valas, dan 10,25% per annum untuk Rupiah. <i>Interest Rate Interest transit L/C or L/C at 7.25% per annum for foreign currency, and 10.25% per annum for the rupiah.</i> |
| Jaminan / <i>Guarantee</i> | : Menyerahkan jaminan kepada bank berupa Cash-flow milik perusahaan. <i>Submit a bank guarantee to the company's cash flow.</i> |

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

Perusahaan melakukan Perjanjian Pemberian Fasilitas Kredit Tidak Langsung dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor : 42 tanggal 25 Februari 2010, yang telah diaddendum dengan Perjanjian nomor 32, tanggal 4 Agustus 2011, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

The Company has engaged Credit Facility Agreement Indirect with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, No. 42 dated February 25, 2010 which was amended by Agreement No. 32 dated August 4, 2011, with terms and conditions as follows:

| | |
|--|--|
| Limit kredit / <i>Credit limit</i> | : Limit kredit Rp.300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah) atau equivalen dalam valuta asing sesuai dengan kurs yang berlaku. Dengan pembatasan <i>Trust Receipt (T/R)/ Post Financing</i> yang dapat digunakan maksimum sebesar Rp.200.000.000.000 (dua ratus miliar rupiah). <i>Credit limit of Rp.300.000.000,000 (three hundred billion Rupiah) or its equivalent in foreign currency in accordance with prevailing rates. With the restriction Trust Receipt (T/R) / Post Financing can be used a maximum of Rp.200.000.000,000 (two hundred billion Rupiah).</i> |
| Tujuan kredit / <i>Credit purposes</i> | : a) Pembukaan <i>Letter of Credit (L/C)</i> Impor, Pembukaan Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri (SKBDN) <i>Usance Paid At Sight (UPAS)</i> , <i>Standby Letter of Credit (SBLC)</i> dan garansi Bank (GB) untuk pengadaan sarana gerak/ sparepart. <i>Opening of Letter of Credit (L/C) Import, Opening Domestic Letter of Credit (L/C) Usance Paid On Sight (UPAS), Standby Letter of Credit (SBLC) and Bank Guarantees (GB) for the procurement of means of motion / spare parts.</i> b) <i>Trust Receipt (T/R)/ Post Financing</i> untuk menampung pembayaran kewajiban L/C Impor dan SKBDN yang dibuka secara <i>sight</i> dan <i>usance</i> oleh bank. <i>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.</i> |
| Bentuk kredit / <i>Form of credit</i> | : Fasilitas <i>Revolving</i> dengan ketentuan sebagai berikut: <i>Revolving facility with the following conditions:</i> a) Jangka waktu untuk L/C impor ditambah jangka waktu TR/ <i>Post Financing</i> tidak boleh melebihi 360 hari, dengan ketentuan bahwa untuk pembukaan L/C import/ SKBDN <i>sight</i> maupun <i>usance</i> untuk pengadaan sarana gerak/ sparepart yang dapat diteruskan menjadi TR/ <i>Post Financing</i> sebesar Rp.200.000.000.000 (dua ratus miliar rupiah). <i>The period for import L/C plus the TR / Postal Financing should not exceed 360 days, provided that the opening of import L/C / L/C sight or usance motion for the acquisition of facilities / spare parts that can be passed on to the TR / Postal Financing of Rp.200.000.000.000 (two hundred billion Rupiah).</i> b) Jangka waktu GB/SBLC sesuai dengan SPK/ kontrak yang diperoleh. <i>SBLC gb period in accordance with the contract obtained by SPK.</i> c) Jangka waktu L/C UPAS adalah paling lama 360 hari. <i>Maturity upas period is the longest 360 day.</i> |
| Jangka waktu / <i>Period</i> | : Jangka waktu fasilitas kredit modal kerja ditetapkan selama 12 bulan terhitung sejak tanggal 15 Februari 2010 s.d 24 Februari 2011. Jangka waktu fasilitas kredit tersebut dapat diperpanjang atas permohonan debitur, dan didalam addendum telah dilakukan perpanjangan s.d 24 Februari 2012. <i>Term working capital credit facility established for 12 months starting on February 15, 2010. until February 24, 2011. Loan period may be extended at the request of the debtor, and in the addendum has been made an extension to February 24, 2012.</i> |
| Tingkat bunga / <i>Interest rate</i> | : a) <i>Sight L/C</i> dikenakan bunga kredit berdasarkan tarif bunga kredit <i>Trust Receipt (T/R)/ Post Financing</i> yang berlaku. <i>Sight L/C subject to interest rate credit loans based on Trust Receipt (T/R) / Post Financing rules.</i> b) <i>Usance L/C</i> dikenakan bunga kredit berdasarkan tarif bunga kredit <i>Trust Receipt (T/R)/ Post Financing</i> yang berlaku. <i>Usance L/C subject to interest rate credit loans based on Trust Receipt (T/R) / Post Financing rules.</i> |
| Jaminan / <i>Guarantee</i> | : <i>Clean Basis</i> dengan jaminan/ agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha. <i>Clean the Base to the guarantees / collateral is the main form of prospect and business feasibility.</i> |
| Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit KMK Line PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 43, tanggal 25 Februari 2010, yang telah diaddendum dengan Perjanjian nomor 33, tanggal 26 Mei 2011, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut: | <i>Company entered into a Credit Facility Working Capital Line of PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, number: 43, dated February 25, 2010, which was an addendum to the Agreement number 33, dated May 26, 2011, with terms and conditions as follows:</i> |
| Limit kredit/ <i>Credit limit</i> | : Maksimum Kredit Rp.300.000.000.000 (tiga ratus miliar Rupiah) <i>The maximum credit Rp.300.000.000.000 (three hundred billion Rupiah).</i> |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | |
|--|---|
| Tujuan kredit/ <i>Credit purposes</i> | : Untuk tujuan tambahan modal kerja operasional <i>For additional working capital for operational purposes.</i> |
| Jangka waktu/ <i>Period</i> | : Jangka waktu fasilitas kredit modal kerja ditetapkan selama 12 bulan terhitung sejak tanggal 25 Februari 2010 s.d 24 Februari 2011, Jangka waktu fasilitas kredit tersebut dapat diperpanjang atas permohonan debitur, dan didalam addendum telah dilakukan perpanjangan s.d 24 Februari 2012. <i>Term working capital credit facility established for 12 months starting on February 25, 2010 until February 24, 2011 Loan period may be extended at the request of the debtor, and in the addendum has been made an extension to 24 February 2012.</i> |
| Tingkat bunga/ <i>Interest rate</i> | : Tingkat bunga sebesar 10,25% per tahun <i>Interest rate 10,25% per year</i> |
| Jaminan/ <i>Guarantee</i> | : <i>Clean Basis</i> dengan jaminan/ agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha. <i>Clean the Base to the guarantees / collateral is the main form of prospect and business feasibility.</i> |

22. UTANG USAHA

22. TRADE PAYABLE

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Pihak Berelasi | | | <i>Related parties</i> |
| PT Pertamina (Persero) | 1,705,396,179 | 6,544,403,319 | PT Pertamina (Persero) |
| PT INKA (Persero) | 105,330,835,000 | 113,242,057 | PT INKA (Persero) |
| PT Pembangunan Perumahan | - | 100,000,000 | PT Pembangunan Perumahan |
| PT PINDAD (Persero) | 1,587,210,040 | 6,869,163,000 | PT PINDAD (Persero) |
| Sub jumlah | <u>108,623,441,219</u> | <u>13,626,808,376</u> | Sub total |
| Pihak Ketiga: | | | <i>Third parties</i> |
| Kantor Pusat | 116,373,029,629 | 111,018,023,988 | Head Office |
| Daop 1 sampai dengan Daop 9 | 87,616,775,594 | 64,343,577,098 | Operational Area 1 to 9 |
| Divre I sampai dengan Divre III | 26,141,255,657 | 29,655,834,924 | Regional Division 1 to 3 |
| Entitas Anak | 6,747,827,892 | 976,630,382 | Subsidiaries |
| Sub jumlah | <u>236,878,888,772</u> | <u>205,994,066,392</u> | Sub total |
| Saldo utang usaha | <u>345,502,329,991</u> | <u>219,620,874,767</u> | Total Trade Payables |

Nilai wajar utang diukur berdasarkan:

Nilai kini yang tercatat atas utang usaha rata-rata jatuh tempo 5 hari setelah invoice penagihan diterima.

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.

23. BIAYA YANG MASIH HARUS DIBAYAR

23. ACCRUED EXPENSES

| | 2011 | 2010 | |
|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|
| Biaya Operasi Tidak Langsung | 2,090,315,342 | 5,052,107,651 | <i>Indirect operating expenses</i> |
| Biaya Operasi Langsung | 21,923,187,106 | 42,986,733,545 | <i>Direct operating expenses</i> |
| Biaya Umum dan Administrasi | 104,916,319,841 | 93,026,628,000 | <i>General and administrative expenses</i> |
| Jumlah | <u>128,929,822,289</u> | <u>141,065,469,196</u> | Total |

Biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Perusahaan dan Prasarana milik pemerintah, biaya K3 dan lainnya.

Biaya operasi langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan sarana di lintas, balai yasa, angkutan lanjutan dan pendukung angkutan.

Indirect costs accrued costs of basic infrastructure maintenance and infrastructure of government-owned company, K3 and other costs.

The direct costs accrued represents the cost of treatment facilities in, balaiyasa traffic transportation, forward and transportation support.

Beban umum dan administrasi yang masih harus dibayar merupakan biaya jasa produksi/ imbalan keberhasilan kinerja operasi (IKKO), biaya pegawai dan beban penjualan.

24. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------|------------------------|--|
| Entitas Induk: | | | <i>Parent Entity</i> |
| PT Excelcomindo (jaringan telekomunikasi) | 51,849,502,012 | 59,548,211,081 | PT Excelcomindo (telecommunication network) |
| PT Pupuk Sriwijaya | 1,178,302,000 | 2,783,738,475 | PT Pupuk Sriwijaya |
| Sewa Tanah, Iklan, Ticketing Agen, Bangunan dan Gudang | 66,892,294,168 | 33,564,479,833 | Ground rent, advertising, ticketing agent, and warehouse buildings |
| Sub jumlah | <u>119,920,098,180</u> | <u>95,896,429,389</u> | Sub total |
| Entitas Anak: | | | <i>Subsidiaries</i> |
| PT KA Commuter Jabodetabek | 962,928,091 | 3,482,904,598 | PT KA Commuter Jabodetabek |
| PT KA Pariwisata | 93,139,412 | 40,575,000 | PT KA Pariwisata |
| PT KA Properti Manajemen | 848,526,489 | 617,064,892 | PT KA Properti Manajemen |
| Sub jumlah | <u>1,904,593,992</u> | <u>4,140,544,490</u> | Sub total |
| Jumlah | <u>121,824,692,172</u> | <u>100,036,973,879</u> | Total |

PT Excelcomindo

Berdasarkan amandemen III dari perjanjian antara PT Kereta Api (Persero) dan PT Excelcomindo Pratama No. 342/HK/TEK/1996 tertanggal 20 Desember 1996 tentang pemasangan kabel serat optik di sepanjang jalur 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.
- Tahap ketiga, sebesar 50% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 15 Januari 2007.

General and administrative expenses to be paid the cost of production / reward success in operating performance (IKKO), employee costs and selling expenses.

24. UNEARNED REVENUE

PT Excelcomindo

Based on the third change in the agreement between PT Kereta Api (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.*
- *The third phase 50% of the total compensation paid no later than 15 January.*

25. UTANG LANCAR LAINNYA

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Utang Pegawai | 2,937,238,700 | 4,604,865,524 | Employes receivables |
| Potongan Gaji Yang Belum Disetor | - | 452,791,169 | Unpaid salary deduction |
| Utang Uang Muka | 34,241,075 | 10,941,099,144 | Advanced payables |
| Kartika | - | 161,834,000 | Kartika |
| Dana Swakelola Jaminan Pemeliharaan | | | Self-managed fund health assurance |
| Kesehatan | 47,707,980,807 | 17,790,457,080 | benefits |
| Lain-lain | 660,476,285 | 2,681,867,929 | Others |
| Jumlah | <u>51,339,936,867</u> | <u>36,632,914,846</u> | Total |

26. LIABILITAS IMBALAN PASCA KERJA

Perusahaan menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan. Dalam program ini, manfaat pensiun yang akan dibayarkan dihitung berdasarkan Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP) dan masa kerja karyawan. Program pensiun ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero).

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api (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 (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.

Sedangkan untuk Pegawai diluar pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), program pensiun masih dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero).

Penilaian aktuaria atas imbalan pasca kerja dilakukan oleh aktuaria RAS Actuaries, dengan menggunakan metode Projected Unit Credit.

25. OTHER CURRENT LIABILITIES

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Utang Pegawai | 2,937,238,700 | 4,604,865,524 | Employes receivables |
| Potongan Gaji Yang Belum Disetor | - | 452,791,169 | Unpaid salary deduction |
| Utang Uang Muka | 34,241,075 | 10,941,099,144 | Advanced payables |
| Kartika | - | 161,834,000 | Kartika |
| Dana Swakelola Jaminan Pemeliharaan | | | Self-managed fund health assurance |
| Kesehatan | 47,707,980,807 | 17,790,457,080 | benefits |
| Lain-lain | 660,476,285 | 2,681,867,929 | Others |
| Jumlah | <u>51,339,936,867</u> | <u>36,632,914,846</u> | Total |

26. POST-EMPLOYMENT BENEFIT OBLIGATION

The Company conducted benefit pension program for all employees. In this program, the pension benefit to be paid is computed based on the Basic Tariff of Pension Contribution Computation 2008 (TDPIP) and the working period of employee. The program is managed by PT Asuransi Jiwasraya.

In accordance with Government Regulation on the regarding the Pension Adjustment of ex-Government Civil Employee of Department of Transportation at PT Kereta Api (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 (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 (Persero), (d) Investment results of accumulated employee pension fund saved at PT Asuransi Jiwasraya (Persero), and (e) State Budget.

For employee other than the ex. Civil Servant (PNS) of Department of Transportation working at Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), the pension program is still managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero).

Actuarial valuation for post employment performed by the actuarial RAS Actuaries, using the Projected Unit Credit.

Asumsi-asumsi yang digunakan dalam perhitungan di atas adalah sebagai berikut:

| | | | | |
|-------------------------------|---|--|---|---------------------------------|
| Dasar perhitungan manfaat | : | UUK No. 13/2003 dan Peraturan Perusahaan / and company regulations | : | Basis for calculating benefits |
| Tingkat diskonto | : | 7% per tahun / per years | : | Discount rate |
| Tingkat kenaikan gaji / tahun | : | 3% per tahun / per years | : | Level of salary increase / year |
| Usia pensiun normal | : | 56 tahun / years | : | Normal retirement age |
| Tabel mortalitas | : | TMI II - 99 | : | Morality table |
| 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

| | 2011 | 2010 | Parent Entity |
|---|--------------------------|--------------------------|---|
| Entitas Induk: | | | |
| Nilai Sekarang Liabilitas | 485,311,188,000 | 341,325,331,000 | Current obligation value |
| Nilai Wajar Aset | <u>(276,067,442,000)</u> | <u>(235,758,138,000)</u> | Program assets at fair value |
| Status Pendanaan | 209,243,746,000 | 105,567,193,000 | Funding status |
| Biaya Jasa Lalu yang Belum Diakui (non Vested) | (27,469,678,000) | (29,975,650,000) | Unrecognized past service expense (non vested) |
| Keuntungan (Kerugian) Aktuaria yang belum diakui | (112,622,096,000) | (33,774,943,000) | Unrecognized actuarial gains/losses |
| Jumlah Liabilitas | 69,151,972,000 | 41,816,600,000 | Total liabilities recognized |
| Entitas Anak | 3,029,192,914 | 1,358,421,455 | Subsidiaries |
| Jumlah | 72,181,164,914 | 43,175,021,455 | Total |

Beban yang diakui pada Laporan Laba Rugi:

Expense recognized in the income statement:

| | 2011 | 2010 | |
|--|-----------------------|-----------------------|---|
| Biaya Jasa Kini | 45,039,286,000 | 29,459,285,000 | Current service expense |
| Beban Bunga | 26,925,962,000 | 16,172,855,000 | Interest expense |
| Pengembalian Aset Program yang di harapkan | (20,116,459,000) | (17,684,648,000) | Expected yield return |
| Amortisasi Biaya Jasa Lalu (non vested) yang belum diakui | 2,505,972,000 | 2,505,972,000 | Amortization of unrecognized past service expense-non vested |
| Keuntungan/kerugian Aktuaria yang diakui | - | (4,139,000,000) | Amortization of (gain/losses) actuarial recognized the excess corridor |
| Jumlah Beban yang diakui pada laporan laba rugi | 54,354,761,000 | 26,314,464,000 | Expense (income) recognized in income statement |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Rekonsiliasi jumlah liabilitas (kekayaan) yang diakui dalam laporan posisi keuangan per 31 Desember 2011 dan 2010 adalah sebagai berikut:

| | 2011 | 2010 | <i>Parent Entity</i> |
|--|-----------------------|-----------------------|--|
| Entitas Induk | | | |
| Liabilitas (kekayaan) pada awal periode | 41,816,600,000 | 45,198,708,000 | <i>Liabilities (wealth) at the beginning of the period</i> |
| Beban (Pendapatan) | 54,354,761,000 | 26,314,464,000 | <i>Expense (Revenue)</i> |
| Realisasi pembayaran manfaat | (187,500,000) | (4,818,690,000) | <i>Realization of benefit payment</i> |
| Iuran perusahaan | (26,831,890,000) | (24,877,882,000) | <i>Company's dues</i> |
| Liabilitas (kekayaan) pada akhir periode | 69,151,972,000 | 41,816,600,000 | <i>Liabilities (wealth) at the end of the period</i> |
| Entitas Anak | 3,029,192,914 | 1,358,421,455 | <i>Subsidiaries</i> |
| Jumlah | 72,181,164,914 | 43,175,021,455 | Total |

Pada valuasi tahun 2009, PT RAS Actuarial Consulting melakukan penyelesaian atas karyawan PT Kereta Api (Persero) yang statusnya sebagai eks. PNS. Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2007 tentang penyesuaian pensiun eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api (Persero), program Jaminan Hari 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 pengelola 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 (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.

Reconciliation of total liabilities (wealth) which are recognized in the balance sheet at December 31, 2011 and 2010 are as follows:

At appraisal in 2009, PT RAS Actuarial Consulting settlement employees of PT Kereta Api (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 (Persero), Old Security 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 (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 pension contributions are paid at once.*

Dampak koreksi pembukuan atas pelaksanaan pemindahan pengelolaan pada tanggal 1 Januari 2009:

| | Jumlah Eks PNS dan Non PNS/ <i>Total of Ex.Civil Servant and Non Civil Servant</i> | Jumlah Eks PNS/ <i>Total of ex. Civil Servant (PNS)</i> | Jumlah Non PNS/ <i>Total of non Civil Servant (PNS)</i> | |
|--|---|--|--|--|
| Nilai kini liabilitas | 1,832,715,411,000 | 1,684,347,719,000 | 148,367,692,000 | <i>Obligation current value</i> |
| Nilai wajar aset program | 756,398,432,000 | 656,466,321,000 | 99,932,111,000 | <i>Program assets at fair value</i> |
| Status pendanaan | 1,076,316,979,000 | 1,027,881,398,000 | 48,435,581,000 | <i>Funding status</i> |
| Keuntungan/kerugian aktuaria yang belum diakui | 30,805,134,000 | 78,939,605,000 | (48,134,471,000) | <i>Unrecognized actuarial gains or (losses)</i> |
| Biaya jasa lalu yang belum diakui - Non Vested | 90,166,185,000 | 55,178,591,000 | 34,987,594,000 | <i>Unrecognized past service expense -non vested</i> |
| Biaya jasa lalu yang belum diakui - Vested | - | - | - | <i>Unrecognized past service expense vested</i> |
| Liabilitas yang diakui dalam laporan posisi keuangan | 955,345,660,000 | 893,763,202,000 | 61,582,458,000 | <i>Liabilities recognized in balance sheet</i> |

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.

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.

PSAK 24 untuk non PNS

Berdasarkan hasil perpindahan pengelolaan program jaminan hari tua untuk karyawan Non PNS per 1 Januari 2009, maka saldo liabilitas imbalan pasca kerja sebesar Rp.61.582.458.000. hasil perhitungan PSAK 24 oleh aktuaria per 31 Desember 2009 adalah sebagai berikut:

| | | |
|--|------------------|--|
| Liabilitas (kekayaan) pada awal periode | 61,582,458,000 | <i>Liability (treasure) at the beginning of the period</i> |
| Beban (pendapatan) | 17,071,234,000 | <i>Expense (income)</i> |
| Realisasi pembayaran manfaat | (1,194,688,000) | <i>Payment of benefits realization</i> |
| Iuran perusahaan | (32,260,296,000) | <i>Contributions company</i> |
| Liabilitas (kekayaan) pada akhir periode | 45,198,708,000 | <i>Liability (treasure) at the ending of the period</i> |

Selanjutnya Berdasarkan Addendum No. IV tertanggal 23 Desember 2009 atas perjanjian No. 151/HK/UM/2003 dan 099.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 dengan PT AJS atas Pengelolaan program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan dan Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero), diketahui sebagai berikut:

Addendum the next based No. IV dated December 23, 2009 the agreement No. 151/HK/UM/2003 and 099.SJ.U.0903 dated 28 September 2003 by PT AJS management annuity program for Retirement and Old Age Security Management Program for Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero), known as follows:

- Kedua belah pihak sepakat perubahan program JHT dengan pola pendanaan saving plan yang diterapkan mulai 10 Desember 2009 dengan premi dana awal untuk 7.665 orang sebesar Rp.159.680.745.160 yang merupakan akumulasi dana dan hasil pengembangan sejak Mei 2008 yang berjumlah Rp.122.889.777.620 sesuai dengan audit BPKP Perwakilan Jawa Barat.
- Sehubungan dengan adanya perubahan TDPIP Tahun 2003 menjadi TDPIP Tahun 2009 dengan ketetapan perhitungan tanpa kenaikan Gaji Dasar Program, maka dibutuhkan pendanaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai berikut:

- Both party agreed to the changes of JHT program with saving plan fund system which is implement from December 10, 2009 with early premium of firstly fund of 7.665 employees is amounting Rp.159.680.745.160 which is accumulation of fund and as a result of development since May 1, 2008, amounting Rp.122.889.777.620 in according to BPKP West Java Liaison unit audit.
- Relatif to change of TDPIP year 2003 become TDPIP year 2009 with decision of calculation without raising of basic salaries program, then the fund needed from the Company's are as follows:

- 1) Premi bulanan sebesar Rp.2.870.331.776 (dua miliar delapan ratus tujuh puluh juta tiga ratus tiga puluh satu ribu tujuh ratus tujuh puluh enam Rupiah) untuk peserta sejumlah 9.776 orang yang terdiri dari :

| | | |
|---|-------------------------|--|
| - Kepesertaan Eks Departemen Kesehatan | : 27 orang / peoples | : Membership former health department |
| - Kepesertaan diluar Eks Pegawai Negeri Sipil PT Kereta Api Indonesia (Persero) Departemen Perhubungan yang telah terdaftar | : 7.544 orang / peoples | : Membership outside the PNS Ex-PT Kereta Api Indonesia (Persero) Departments of Transportation that has been registered |
| - Kepesertaan diluar Eks Pegawai Negeri Sipil PT Kereta Api (Persero) Departemen Perhubungan yang baru | : 2.205 orang / peoples | : Membership outside the PNS Ex-PT Kereta Api Indonesia (Persero) The new Department of Transportation |

Pada posisi 1 Desember 2009 dan akan berubah dengan adanya mutasi kepesertaan:

- 2) Tambahan premi PSL sebesar Rp.257.494.867.824 (dua ratus lima puluh tujuh miliar empat ratus sembilan puluh empat juta delapan ratus enam puluh tujuh ribu delapan ratus dua puluh empat Rupiah) dan diangsur selama lima tahun dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Monthly premiums amounted to Rp.2.870.331.776 (two billion eight hundred seventy million and three hundred thirty one thousand and seven hundred seventy six Rupiah) for the participants a number of 9.776 people consisting of:

| | | |
|---|-------------------------|--|
| - Kepesertaan Eks Departemen Kesehatan | : 27 orang / peoples | : Membership former health department |
| - Kepesertaan diluar Eks Pegawai Negeri Sipil PT Kereta Api Indonesia (Persero) Departemen Perhubungan yang telah terdaftar | : 7.544 orang / peoples | : Membership outside the PNS Ex-PT Kereta Api Indonesia (Persero) Departments of Transportation that has been registered |
| - Kepesertaan diluar Eks Pegawai Negeri Sipil PT Kereta Api (Persero) Departemen Perhubungan yang baru | : 2.205 orang / peoples | : Membership outside the PNS Ex-PT Kereta Api Indonesia (Persero) The new Department of Transportation |

On the position of December 1, 2009 and will change with the mutation membership

- 2) Additional PSL premium amounting Rp.257.494.867.824 (two hundred and fifty seven billion four hundred and ninety four million eight hundred and sixty seven thousand eight hundred and twenty four Rupiah) and in installment for 5 (five) years with the details as follows:

| Tahun Angsuran | Jumlah Angsuran / The number of installment | Tanggal Pembayaran / Date of payment | Year installment |
|-----------------------------|---|---|----------------------------|
| - Akhir bulan Desember 2009 | : 60,777,732,225 | 1 Februari 2010 / February 1, 2010 | : The end of december 2009 |
| - Awal bulan Desember 2010 | : 60,777,732,225 | 30 Desember 2010 / December 30, 2010 | : Early of December 2010 |
| - Awal bulan Desember 2011 | : 60,777,732,225 | 22 Desember 2011 / December 22, 2011 | : Early of December 2011 |
| - Awal bulan Desember 2012 | : 60,777,732,225 | - | : Early of December 2012 |
| - Awal bulan Desember 2013 | : 60,777,732,225 | - | : Early of December 2013 |
| Jumlah | <u>303,888,661,125</u> | | Total |

- 3) Tambahan premi atas kenaikan pensiun pokok dari TDPIP tahun 2003 ke tahun 2009 untuk peserta Anuitas posisi 1 Desember sejumlah 155 orang dibutuhkan premi sekaligus yang dibayarkan bersamaan dengan angsuran pertama sebesar Rp.7.467.698.359 (tujuh miliar empat ratus enam puluh tujuh ratus enam ratus sembilan puluh delapan ribu tiga ratus lima puluh sembilan Rupiah).

Atas angsuran premi tambahan PSL bulan Desember sebesar Rp.60.777.732.225, tambahan premi atas kenaikan pensiun pokok sebesar Rp.7.467.698.359 dan kekurangan premi bulanan sebesar Rp.1.808.210.356 telah dilunasi oleh perusahaan pada tanggal 1 Februari 2010 dan mengurangi dana iuran pensiun swakelola.

- 3) Additional premium as increase of main pension from TDPIP year 2003 to year 2009 for annuity participant as of December 1 amounted of 155 person fully paid with first installment amounting Rp.7.467.698.359 (seven billion four hundred and sixty seven million six hundred and ninety eight thousand three hundred and fifty nine Rupiah).

On the installment PSL additional premium in December amounted to Rp.60.777.732.225, an additional premium for basic pension rise by Rp.7.467.698.359 and the lack of a monthly premium of Rp.1.808.210.356 was paid by the company on February 1, 2010 and reducing the self-managed pension fund.

27. UTANG IURAN PENSUIN SEKALIGUS

Utang iuran pensuion sekaligus merupakan *Past Service Liability* yang harus disetor PT Kereta Api (Persero) yang merupakan bagian dari sumber pendanaan yang akan digunakan untuk menutup jumlah kewajiban program Anuitas Pensuion 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 Pensuion 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 pensuion 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 Pensuion PT Kereta Api (Persero) dari PT Asuransi Jiwasraya, tercatat saldo total iuran sekaligus per tanggal 1 Juni 2006 sebesar Rp.1.156.181.509.669.

Utang iuran pensuion sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

Pada tahun 2007 sesuai dengan;

- a. Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensuion eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api (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 pensuion pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensuion pokok yang diterima oleh penerima pensuion Pegawai Negeri Sipil. Hak pensuion 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 Pensuion Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), telah diatur penyediaan dana kebutuhan pembayaran Manfaat Pensuion, antara lain *Past Service Liability* disetor PT Kereta Api (Persero) sampai dengan tahun 2024 sebesar

27. PENSION CONTRIBUTION PAYABLE PAID IN WHOLE

Pension contribution payable paid in whole is a *Past Service Liabilities* which must be deposited by PT Kereta Api (Persero) which is part of the funding source that will be used to cover the amount of Retirement Annuity liability Programs and JHT Program to PT Taspen accordance with PP No. 64 in 2007. The *Past Service Liability* payment installment were conducted quarterly for Rp.79.500.000.000 per year, and paid later than the 10 in the first month of the quertely.

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 (Persero) emlpoyees. 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, 2006 are Rp.1.156.181.509.669.

Pension contribution payable 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).

In the year 2007 accordance to:

- a. *Government Regulation about Pension Adjustment former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (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 whish 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 (Persero) up to year 2024 in the*

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

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 (Persero) akan dilakukan oleh PT Taspen.

Disamping *Past Service Liability* yang harus dibayar oleh PT Kereta Api (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 (Persero) dan 68% yang menjadi kontibusi Pemerintah.

Pada 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), disamping 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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

amount of Rp.79.500.000.000 (seventy nine billion and five hundred million Rupiah) per year, whereas for the implementation of Fund Pension Provision Adjustment Program former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (Persero) will be done by PT Tapen.

In addition to *Past Service Liability* payable by PT Kereta Api (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 (Persero) burden and 68% become the Government contribution.

In 2009, Fund Pension Provision Adjustment Program former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (Persero) has been implemented and PT Kereta Api (Persero) has been paid deposited to PT Taspen (Persero) amounted to Rp.95.636.249.353, consist Employee Contributions, *Past Service Obligation* and the Joint Funding obligations of PT Kereta Api (Persero) for the year 2008 by 32% (thirty two percent), besides that of PT Kereta Api (Persero) also has a balance of PT Taspen (Persero) amounting to Rp.619.307.849.854.yang 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.

| | 2010 | 2009 | |
|--|------------------------|------------------------|--|
| Hutang iuran pensiun sekaligus berdasarkan hasil kurtailmen per 1 Januari 2009, saldo awal | 814,263,202,000 | 893,763,202,000 | Pension contribution payable at once based on the results curtailment as of January 1, beginning balance |
| Angsuran atas iuran pensiun sekaligus | 79,500,000,000 | 79,500,000,000 | Installment of the pension contribution as well |
| Jumlah hutang iuran pensiun sekaligus | 734,763,202,000 | 814,263,202,000 | Pension payable at the same time |

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 pembubaran beralih status kepegawaiannya menjadi pegawai Perumka. Bersamaan dengan perubahan status Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perumka terdapat kebijakan pemerintah

Based on Government Regulation No. 57 of 1990 on transfer form 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

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

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 diperlakukan 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.

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.

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.

Posisi hutang atau likabilitas iuran pensiun sekaligus pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010 dapat dijelaskan sebagai berikut:

| | 2011 | 2010 | |
|---|------------------------|------------------------|--|
| Utang iuran pensiun sekaligus berdasarkan hasil kurtailmen per 1 Januari 2011, saldo awal | 734,763,202,000 | 814,263,202,000 | <i>Pension contribution payable at once based on the results curtailment as of January 1, 2011 beginning balance</i> |
| Angsuran atas iuran pensiun sekaligus | <u>79,500,000,000</u> | <u>79,500,000,000</u> | <i>Installment of the pension contribution as well</i> |
| Jumlah hutang iuran pensiun sekaligus | 655,263,202,000 | 734,763,202,000 | <i>Pension payable at the same time</i> |

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.

Dismissal of Civil Servants who are placed in the Office of the Company, the Railway employees are not above their own desires, but government policy. So far officials have served this country, so that appropriate to those who have retired given the same rights as adopted by the Civil Service in general. It is the obligation of governments to provide welfare to employees, including employees who have undergone retirement.

Because until now the officials are still working on PT Kereta Api Indonesia (Persero) will be considered for employees who still work given salaries by PT Kereta Api Indonesia (Persero), but after undergoing employee retirement pensions granted the same rights Pegawai Civil Affairs. This is a form of appreciation for service of civil servants.

From the results curtailment retired employees as well as the outstanding balance (the former Civil Service Department of Transportation at PT Indonesia Railways (Limited) at the end of 2009 showed for Rp.893.763.202.000 and every year installment payment of pension contributions as well as the Rp.79.500.000.000.

Liability debt position or pension contributions as well as on the date of December 31, 2011 and 2010 can be explained as follows:

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

28. PINJAMAN JANGKA PANJANG

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------|----------|---|
| Entitas Induk | | | <i>Parent entity</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 91,800,000,000 | - | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Entitas Anak - PT KA Logistik | | | <i>Subsidiaries - PT KA Logistik</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 8,914,800,000 | - | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Saldo pinjaman jangka panjang | 100,714,800,000 | - | Total long-term loans |

Perusahaan melakukan perjanjian Kredit Sindikasi antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk yang telah diaktifkan dengan Akta No. 13, tanggal 9 Maret 2011 oleh Poerbaningsih Adi Warsito, SH., Notaris di Jakarta, dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Maksimum kredit sebesar Rp.4.024.835.000.000 (empat trilyun dua puluh empat miliar delapan ratus tiga puluh lima juta Rupiah), yang terdiri dari:

- Batch I : Rp.1.194.250.000.000 (satu trilyun seratus sembilan puluh empat miliar dua ratus lima puluh juta Rupiah) /
Rp.1.194.250.000.000 (one trillion one hundred ninety-four billion two hundred and fifty million Rupiah)
- Batch II : Rp.1.160.675.000.000 (satu trilyun seratus enam puluh miliar enam ratus tujuh puluh lima juta Rupiah) /
Rp.1.160.675.000.000 (one hundred and sixty-six billion trillion seventy-five million Rupiah)
- Batch III : Rp.1.445.510.000.000 (satu trilyun empat ratus empat puluh lima miliar lima ratus sepuluh ribu Rupiah) /
Rp.1.445.510 000 000 (one billion four hundred and forty five million five hundred and ten thousand Rupiah)
- Batch III : Rp.224.400.000.000 (dua ratus dua puluh empat miliar empat ratus juta Rupiah) /
Rp.224.400.000.000 (two hundred and twenty-four billion four hundred million Rupiah)

Dengan pembagian penyerahan masing-masing Kreditur secara seimbang sebagai berikut:

- 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).

28. LONG-TERM LOANS

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------|----------|---|
| Entitas Induk | | | <i>Parent entity</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 91,800,000,000 | - | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Entitas Anak - PT KA Logistik | | | <i>Subsidiaries - PT KA Logistik</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 8,914,800,000 | - | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| Saldo pinjaman jangka panjang | 100,714,800,000 | - | Total long-term loans |

The Company signed a syndicated loan of 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 No. 13 dated March 9, 2011 by Poerbaningsih Adi, SH in Jakarta, with terms and conditions as follows:

- 1) *Maximum credit Rp.4.024.835.000.000 (four trillion twenty-four billion and eight hundred and thirty-five million Rupiah), consisting of:*

- a) *Maximum Credit from BNI amounting Rp.2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand Rupiah).*
- b) *Maximum Credit from BRI amounting 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 Investment Credit is given, in accordance with the Credit Agreement to finance 85% of investment costs, while 15% of the capital costs of projects 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).*

- Gerbong KKBW kapasitas 50 ton sebanyak 120 unit dengan nilai Rp.720.000.000.000 (tujuh ratus dua puluh miliar Rupiah).

Daop Jawa

- 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 jadual angsuran.
 - 4) Jangka waktu kredit adalah sebagai berikut:

- Batch I : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 30 September 2022 /
Deed date until the date September 30, 2022.
- Batch II : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 31 Maret 2023 /
Deed date until the date of March 31, 2023.
- Batch III : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 31 Maret 2024 /
Deed date until the date of March 31, 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, 120 unit gerbong (KKBW) dengan kapasitas 50 ton, dan 1.200 unit gerbong datar (PPCW), diikat secara fidusia Notariil sesuai dengan Undang-Undang Nomor 42 tahun 1999 tanggal 30 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).
- b) *Cash Flow* Perusahaan terkait dengan obyek yang dibiayai 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.

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 2011 sebesar Rp.8.914.800.000 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 tersebut dipergunakan untuk pembelian alat berat, pembelian peti kemas dan pembangunan kantor dan Mess untuk proyek sebagai berikut: Pembiayaan Pekerjaan Bongkar

- KKBW tank capacity 50 tons of 120 units with a value of Rp.720.000.000.000 (seven hundred and twenty billion Rupiah).

Daop Jawa

- 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) Form of credit is reduced in accordance with the schedule of installments *aplofend*.
 - 4) Credit period is as follows

- 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) Guarantees given:

- a) HVB locomotive 144 units, 120 units of the train (KKBW) with a capacity of 50 tons, and 1,200 units flatcar (PPCW), tied with fiduciary deed in accordance with Law No. 42 of 1999 dated 30 November 1999 on Fiduciary the collateral value of Rp.4.735.100.000.000 (four trillion seven hundred thirty five billion one hundred million Rupiah).
- b) Cash flows related companies with the object being financed is the guarantee for the creditors.
- c) All warranty is a guarantee for secured parties paripassu.
- d) If for any reason whatsoever, the guarantee given by the Company to the party that is guaranteed to be invalid value or less so it is not sufficient to guarantee the whole debt, then the company must submit a warranty the substitute or additional collateral guarantees that the form and its value must be approved by the creditors.

Agreement in accordance No. 14, dated July 11, 2011 PT Kereta Api Logistik investment credit from PT Bank Rakyat Indonesia with a loan balance per December 31, 2011 at Rp.8.914.800.000 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 of heavy equipment, the purchase of container and build offices and barracks for the following projects: Funding Coal loading unloading in South Sumatra for

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.

29. 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 2011 dan 2010 telah disetor sejumlah 2.470.000 saham atau sebesar Rp 2.470.000.000.000.

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.

30. 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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

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.

29. 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, 2011 and 2010 have been paid some 2.470.000 shares or Rp.2.470.000.000.000.

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).

30. 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.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Saldo dan mutasi bantuan pemerintah yang belum ditentukan statusnya terdiri dari:

| | 2011 | 2010 | |
|----------------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| Saldo awal tahun | 1,072,940,984,034 | 1,072,940,984,034 | Beginning balance |
| Penerimaan selama tahun berjalan | - | - | Current year receiptment |
| Koreksi Hasil Rekonsiliasi | 1,072,940,984,034 | 1,072,940,984,034 | Correction reconciliation result |
| Jumlah | 826,546,294,646 | 1,072,940,984,034 | Total |

Rincian peruntukannya adalah sebagai berikut:

Details of allocation are:

| | 2011 | 2010 | |
|----------------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Kereta Rel Listrik | 357,555,478,032 | 576,950,135,549 | Electric Train |
| Kereta Penumpang | 332,703,092,143 | 332,703,092,143 | Passenger Train |
| Kereta Rel Diesel | 10,362,987,595 | 10,362,987,595 | Diesel Train |
| Kereta Rel Diesel Elektrik | 28,990,000,000 | 28,990,000,000 | Electric Diesel Train |
| Lokomotif Diesel | 44,668,671,819 | 44,668,671,819 | Diesel Locomotive |
| Bangunan | - | 21,908,717,672 | Buildings |
| Inventaris | 73,750,000 | 5,165,064,199 | Supplies |
| Suku Cadang | 52,192,315,057 | 52,192,315,057 | Spare Parts |
| Jumlah | 826,546,294,646 | 1,072,940,984,034 | 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 (Persero) sepakat bahwa nilai BPYBDS pada PT Kereta Api (Persero) per Maret 2011 sebesar Rp.826.546.294.645. Lihat Catatan 46.

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. See notes 46.

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).

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).

Dengan dasar hasil rekonsiliasi tersebut Perusahaan melakukan koreksi pada Laporan Keuangan tahun buku 2011 sebesar Rp.219.394.657.517 (dicatat tersendiri/ekstrakomptabel) dan Rp.27.000.031.871 (dikeluarkan dari daftar aset dan dikembalikan ke Kementerian Perhubungan). Aset terkoreksi sejumlah Rp.219.394.657.517 adalah sebagai berikut :

Reconciliation with the basic results of the Company to correct the financial statements for fiscal year 2011 Rp.219.394.657.517 (recorded separately / ekstrakomptabel) and Rp.27.000.031.871 (removed from the list of assets and returned to the Ministry of Transportation). Corrected some Rp.219.394.657.517 assets are as follows:

| Koreksi Aset BPYBDS 2011 | No. BASTO | BPYBDS Assets Correction 2011 |
|--|-------------------------------|--|
| 1) Pengadaan 1 (Satu) unit Trainset KRL-I, di operasikan KCJ | BASTO NO. 02/BASTO/PSP/V/2007 | Procurement 1 unit of trainset KRL-I, operated by KCJ |
| 2) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 14 Unit, Daop 1 | BASTO NO. 06/BASTO/PSP/X/2007 | Procurement 14 units of economy class passenger train (K3), Daop 1 |

| Koreksi Aset BPYBDS 2011 | No. BASTO | BPYBDS Assets Correction 2011 |
|--|---|--|
| 3) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 4 Unit, Daop 1 | BAST0 No. 06/BASTO/PSP/X/2007 | Procurement 4 units of economy class passenger train (K3), Daop 1 |
| 4) Pengadaan Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik (KMP3) 2 unit, Daop 1 | BAST0 No. 06/BASTO/PSP/X/2007 | Procurement 2 units of economy class passenger diner train equipped with power generation (KMP3), Daop 1 |
| 5) Biaya Angkut dan Asuransi KRL Hibah Ex Jepang 20 Unit, di operasikan KCJ | BAST0 No. 01/BASTO/PSP/V/2007 | Transport and insurance costs 20 units of KRL grants from Japan, operated by KCJ |
| 6) Pengadaan dan pengangutan KRL Ex. Jepang 20 unit, di operasikan KCJ | BAST0 No. 01/BASTO/PSP/V/2007 BAST0 No. 03/BASTO/PSP/VII/2007 BAST0 No. 04/BASTO/PSP/VIII/2007 BAST0 No. 07/BASTO/PSP/X/2007 | Procurement and transport 40 units of KRL from Japan, operated by KCJ |
| 7) Biaya Angkut KRD dari Jawa Ke Palembang | In progress | KRD transport cost from Java to Palembang |
| 8) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 3 unit, Daop 4 | BAST0 No. 09/BASTO/PSP/XII/2007 | Procurement 3 units of economy class passengers train (K3), Daop 4 |
| 9) Pengadaan 6 unit K3 dan 1 unit KMP3 dilengkapi dengan pembangkit listrik fasilitas dan penyandang cacat, Divre 3 | BAST0 No. 11/BASTO/PSP/XII/2007 | Procurement 6 units of K3 and 1 unit KMP3 was equipped with electric power generator and disable facilities, Divre 3 |
| 10) Pengadaan 6 unit K3 dan 1 unit KMP3 dilengkapi dengan pembangkit listrik fasilitas dan penyandang cacat, Divre 1 | BAST0 No. 12/BASTO/PSP/XII/2007 | Procurement 6 units of K3 and 1 unit KMP3 was equipped with electric power generator and disable facilities, Divre 1 |
| 11) Retrofit/ penyehatan kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dengan boogie baru, Daop 8 | BAST0 No. 08/BASTO/PSP/XI/2007 BAST0 No. 10/BASTO/PSP/XII/2007 | Retrofit/ restructuring the economy class passenger trains (K3) with a new boogie, Daop 8 |
| 12) Penyelesaian modifikasi KRL menjadi KRD elektrik, Daop 6 | BAST0 No. 01/BASTO/PSP/I/2008 | Modification complete of KRL to electric KRD, Daop 6 |
| 13) Pengadaan kereta kelas ekonomi (K3) dan kereta makan (KMP3) | BAST0 No. 02/BASTO/PSP/IX/2008 | Procurement of economy class train (K3) and diner train (KMP3) |

Sedangkan aset prasarana BPYBDS sejumlah Rp.27.000.031.871 yang dikembalikan ke Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

While infrastructure assets BPYBDS of Rp.27.000.031.871 are returned to the Ministry of Transport are as follows:

| Koreksi Aset BPYBDS 2011 | No. BASTO | BPYBDS Assets Correction 2011 |
|---|------------------------------|---|
| 1) Perbaikan Stasiun/Peron Jabotabek | BAST0 No. 491/J/BA/III/2001 | Repair Station / Peron Jabotabek |
| 2) Rehab Jalan KA Cigading Serpong dan Citayam Cibinong | BAST0 No. 07/BA/CSCC/XI/2000 | Rehabilitation of Cigading Serpong and Citayam Cibinong railways road |
| 3) Peralatan Training Simulator KRL Diklat Mountrain Bekasi | BAST0 No. 819/J/BA/VII/2000 | KRL Simulator Training Tools, Mountrain Bekasi Diklat |
| 4) Rehab Stasiun Jabotabek | BAST0 No. 1616/J/BA/X/99 | Rehabilitation of Jabotabek station |
| 5) Pembangunan St. UI dan St. Univ. Pancasila | BAST0 No. 2691/J/BA/II/91 | Development of UI Station and University Pancasila Station |

Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya sebesar Rp.826.546.294.646 belum termasuk nilai aset yang diterima sesuai dengan BASTO dengan rincian sebagai berikut:

The Government Equity Participation for Rp.826.546.294.646 Not Specified status does not include the value of assets received in accordance with BASTO with the following details:

| Nama Proyek 2011 | No. BASTO | Project Name 2011 |
|---|----------------------------------|--|
| 1) Pengadaan 10 (sepuluh) unit kereta penumpang kelas ekonomi (K3), Daop 5 | BAST0 No. 01/BAST0/PSP/IX/2010 | Procurement 10 units of economy class train (K3), Daop 5 |
| 2) Pengadaan 1 (satu) unit kereta makan kelas ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik MP3, Daop 5 | BAST0 No. 02/BAST0/PSP/IX/2010 | Procurement 1 units of economy class dinner train with equipped electricity power generator MP3, Daop 5 |
| 3) Pengadaan 2 (dua) set, 4 (empat) unit Kereta Rel Listrik Baru untuk perkeretaapian komuter jabotabek, Daop 1 | In progress | Procurement 2 sets and 4 units of New KRL for Jabotabek Commuter Railways, Daop 1 |
| 4) Pengadaan 11 (sebelas) unit kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dilengkapi dengan pendingin udara (AC), Daop 6 | BAST0 No. 03/BAST0/PSP/VIII/2011 | Procurement 11 units of economy class train (K3) equipped with air conditioner (AC), Daop 6 |
| 5) 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), Daop 6 | BAST0 No. 02/BAST0/PSP/VIII/2011 | Procurement 11 units of economy class train (K3) equipped with air conditioner (AC) and 1 unit of economy class dinner train equipped with electricity power generator (MP3), Daop 6 |
| 6) Pengadaan 1 (satu) set, 3 unit railbus, Daop 6 | In progress | Procurement 1 set, 3 units railbus, Daop 6 |
| 7) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KRDI Daop 7 | BAST0 No. 01/BAST0/PSP/VII/2011 | Procurement 1 set, 4 units KRDI, Daop 7 |
| 8) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KRDI Daop 8 | BAST0 No. 04/BAST0/PSP/VIII/2011 | Procurement 1 set, 4 units KRDI, Daop 8 |
| 9) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KRDI Sub Divre 3.2 | In progress | Procurement 1 set, 4 units KRDI, Sub Divre 3 - 2 |
| 10) Lanjutan konservasi KRL menjadi KRDE Kereta Kelas Ekonomi Kelas 3 sebanyak 10 unit, Daop 6 Yogyakarta | BAST0 No. 01/BAST0/PSP/I/2008 | Continued conservation of KRL be KRDE Economy Class Train Class 3 as many as 10 units, Daop 6 Yogyakarta |
| 11) Pengadaan Kereta Penumpang (K3) 9 unit, Daop 1 Jakarta | BAST0 No. 04/BAST0/PSP/IX/2008 | Procurement of Passenger Train (K3) 9 units, Daop 1 Jakarta |
| 12) Pengadaan Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi Pembangkit Listrik dan Fasilitas Penyandang Cacat (KMP3) 1 unit, Daop 1 Jakarta | BAST0 No. 05/BAST0/PSP/IX/2008 | Procurement of Passenger Train Diner Economy Class is equipped Power Plant and Facilities Disabled Persons (KMP3) 1 unit, Daop 1 Jakarta |
| 13) Pengadaan Kereta Penumpang (K3) 9 unit, Daop 8 Surabaya | BAST0 No. 04/BAST0/PSP/IX/2008 | Procurement of Passenger Train (K3) 9 units, Daop 8 Surabaya |
| 14) Pengadaan Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi Pembangkit Listrik dan Fasilitas Penyandang Cacat (KMP3) 1 unit, Daop 8 Surabaya | BAST0 No. 05/BAST0/PSP/IX/2008 | Procurement of Passenger Train Diner Economy Class is equipped Power Plant and Facilities Disabled Persons (KMP3) 1 unit, Daop 8 Surabaya |
| 15) Konservasi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung | BAST0 No. 07/BAST0/PSP/XII/2008 | Conservation KRL became KRDE Phase I - 1 set, Daop 2 Bandung |
| 16) Konversi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung | BAST0 No. 11/BAST0/PSP/IV/2009 | KRL conversion into KRDE Phase I - 1 set, Daop 2 Bandung |
| 17) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap I - 4 unit, Daop 4 Semarang (Banyu Biru) | BAST0 No. 03/BAST0/PSP/IX/2008 | Procurement Indonesia Railway Diesel Train (KRDI) Phase I - 4 units, Daop 4 Semarang (Banyu Biru) |

| Nama Proyek 2011 | No. BASTO | Project Name 2011 |
|--|----------------------------------|--|
| 18) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap II - 1 set, Daop 4 Semarang (New Tegal Arum) | BASTO No. 06/BASTO/PSP/XII/2008 | Procurement Indonesia Railway Diesel Train (KRDI) Phase II - 1 unit, Daop 4 Semarang (New Tegal Arum) |
| 19) Pekerjaan Modifikasi KRL menjadi KRDE <i>Push Pull</i> Tahap I, II dan Penyelesaiannya, Daop 8 Surabaya | BASTO No. 01/BASTO/PSP/VIII/2009 | Modification Work KRL be KRDE Push Pull Phase I, II and Completion, Daop 8 Surabaya |
| 20) Pengadaan Kereta Kelas Ekonomi (K3) 10 unit, Daop 5 Purwokerto | BASTO No. 02/BASTO/PSP/IX/2009 | Procurement Economy Class Train (K3) 10 units, Daop 5 Purwokerto |
| 21) Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3), Daop 5 Purwokerto | BASTO No. 03/BASTO/PSP/IX/2009 | Procurement Economy Class Diner Train (KMP3), Daop 5 Purwokerto |
| 22) Pengadaan Kereta Kelas Ekonomi (K3) 7 unit, Daop 7 Madiun | BASTO No. 02/BASTO/PSP/IX/2009 | Procurement Economy Class Train (K3) 7 units, Daop 7 Madiun |
| 23) Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3) 1 unit, Daop 7 Madiun | BASTO No. 03/BASTO/PSP/IX/2009 | Economy Class Diner Train (KMP3) 1 unit, Daop 7 Madiun |
| 24) Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3) 2 Unit, Daop 7 Madiun | BASTO No. 04/BASTO/PSP/IX/2009 | Economy Class Diner Train (KMP3) 2 units, Daop 7 Madiun |
| 25) Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3) sebanyak 4 unit, Daop 7 Madiun | BASTO No. 07/BASTO/PSP/XII/2009 | Indonesia Railway Diesel Train (KRDI-3) as many 4 units, Daop 7 Madiun |
| 26) Pengadaan Kereta Kelas Ekonomi (K3) sebanyak 9 Unit, Daop 1 Jakarta | BASTO No. 02/BASTO/PSP/IX/2009 | Procurement Economy Class Train (K3) as many 9 units, Daop 1 Jakarta |
| 27) Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3) 1 unit dan pengadaan Kereta Ekonomi Kelas 3 sebanyak 4 unit, Daop 1 Jakarta | BASTO No. 03/BASTO/PSP/IX/2009 | Economy Class Diner Train (KMP3) 1 unit and procurement Class 3 Economy Trains as many 4 units, Daop 1 Jakarta |
| 28) Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3) sebanyak 4 unit, Divre I Sumatera Utara | BASTO No. 08/BASTO/PSP/II/2010 | Indonesia Railway Diesel Train (KRDI-3) as many 4 units, Divre I North Sumatera |
| 29) Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3) sebanyak 4 unit, Divre I Sumatera Utara | BASTO No. 09/BASTO/PSP/II/2010 | Indonesia Railway Diesel Train (KRDI-3) as many 4 units, Divre I North Sumatera |
| 30) Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3) sebanyak 4 unit, Daop 4 Semarang | BASTO No. 05/BASTO/PSP/X/2009 | Indonesia Railway Diesel Train (KRDI-3) as many 4 units, Divre 4 Semarang |
| 31) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3) sebanyak 4 unit, Divre III Sumatera Selatan | BASTO No. 10/BASTO/PSP/II/2010 | Procurement Indonesia Railway Diesel Train (KRDI-3) as many 4 units, Divre III of South Sumatera |
| 32) Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 4 unit dan Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3), Divre II Sumatera Barat | BASTO No. 06/BASTO/PSP/XII/2009 | Economy Passenger Trains (K3) as many 4 units and Economy Passenger Diner Train (K3), Divre II West Sumatra |
| 33) Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 6 unit, Daop 2 Bandung | BASTO No. 11/BASTO/PSP/VII/2010 | Economics Passenger Trains (K3) as many 6 units, Daop 2 Bandung |
| 34) Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 5 unit dan Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 1 Unit, Daop 9 Jember | BASTO No. 11/BASTO/PSP/VII/2010 | Economy Passenger Trains (K3) as many 5 units and Economy Passenger Diner Train (K3) as many 1 unit, Daop 9 Jember |
| 35) Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 10 unit, Daop 5 Purwokerto | BASTO No. 01/BASTO/PSP/IX/2010 | Economy Passenger Trains (K3) as many 10 units, Daop 5 Purwokerto |
| 36) Penataan dan Sterilisasi Peron serta Ticketing Sistem di Stasiun - stasiun Wilayah JABODETABEK, Daop 1 Jakarta | BASTO No. 618/J/BA/I/2009 | Structuring and Sterilization Peron and Ticketing System at Station - the station area JABODETABEK, Daop 1 Jakarta |
| 37) Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 4 Unit, Daop 1 Jakarta | BASTO No. 06/BASTO/PSP/X/2007 | Economy Class Passenger Trains (K3) 4 units, Daop 1 Jakarta |

Pada tanggal 4 Juni 2009, Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan suratnya No. S-343/MK.06/2009 perihal Perlakuan Pencatatan Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya pada Laporan Posisi Keuangan Kementerian Negara/ Lembaga dan Laporan Posisi Keuangan BUMN butir 3 menyatakan:

- a. Kementerian/ Lembaga melakukan penelitian kembali terhadap aset yang telah dicatat pada Laporan Posisi Keuangan Kementerian/ Lembaga namun telah digunakan dan dioperasikan oleh BUMN (aset kelolaan/ BPYBDS) untuk selanjutnya mengeluarkan aset kelolaan/ BPYBDS tersebut dari Laporan Posisi Keuangan Kementerian/ Lembaga dan mengungkapkannya dalam catatan atas laporan keuangan Laporan Posisi Keuangan Kementerian/Lembaga baik nilai maupun tahap penyelesaian yuridisnya secara rinci.
- b. BUMN mencatat aset kelolaan/ BPYBDS tersebut sebagai aset pada sisi debit dan pada sisi kreditnya dicatat sebagai bagian dari ekuitas BUMN dengan sub akun aset kelolaan, sedangkan pada catatan atas laporan keuangan dijelaskan bahwa aset kelolaan/ BPYBDS tersebut merupakan aset eks Proyek Pemerintah yang belum ditetapkan statusnya.
- c. Besaran nilai dan rincian aset kelolaan/ BPYBDS yang dikeluarkan dari Laporan Posisi Keuangan Kementerian/ Lembaga dan aset kelolaan/ BPYBDS yang dicatat sebagai bagian dari ekuitas BUMN hendaknya dikoordinasikan oleh Kementerian/ Lembaga dan BUMN bersangkutan dengan Departemen Keuangan cq Direktorat Jenderal Kekayaan Negara untuk selanjutnya dilaporkan kepada Menteri Keuangan cq Direktorat Jenderal Kekayaan Negara dan Direktorat Jenderal Perbendaharaan.

31. 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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

On June 4, 2009, the Minister of Finance of the Republic of Indonesia in his letter No. S-343/MK.06/2009 of Government Medical Assistance Status of Outstanding Balance Record Set in State Ministries / Institutions and Balance of state point of 3 countries:

- a. Ministry / Agency doing research back into assets that have been recorded in the balance of the Department / Agency but has been used and operated by state-owned (asset management / BPYBDS) to further eliminate the asset management / balance sheet BPYBDS Department / Institution and disclose in the notes to the consolidated balance sheet of the Department of / Agency for both the value and the stage of judicial settlement in detail.*
- b. BUMN record asset management / asset BPYBDS such as debit and credit is recorded as part of the capital belonging to the sub-account of the assets under management, and in the notes to financial statements explained that assets under management/asset BPYBDS ex-government project, which has not set their status.*
- c. Amount and details of assets under management / BPYBDS released from ministries / agencies and balance asset management/BPYBDS which was recorded as part of capital of State-owned enterprises should be agreed upon by the Ministry / Agency and BUMN cq associated with the Ministry of Finance General Directorate of State assets at a progress report to the Minister of finance cq Directorate of State assets and the Directorate-General of the Treasury.*

31. 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.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Atas cadangan modal sebesar Rp.8.251.317.577 telah dipindahbukukan sebagai berikut:

| | |
|---|-----------------|
| Saldo per 1 Juni 1999 | 8,251,317,577 |
| Dipindahkan ke Saldo Laba | (832,180,000) |
| Saldo per 31 Desember 1999 | 7,419,137,577 |
| Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya | (187,292,586) |
| Saldo per 31 Desember 2000 | 7,231,844,991 |
| Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya | (6,263,710,043) |
| Saldo per 31 Desember 2001 | 968,134,948 |

Capital reserves of Rp.8.251.317.577 has been transferred as follows:

| |
|---|
| Balance, per June 1, 1999 |
| Transferred to Retained Earnings |
| Balance, per December 31, 1999 |
| Transferred to Goverment Equity Participation |
| Balance, per December 31, 2000 |
| Transferred to Goverment Equity Participation |
| Balance, per December 31, 2001 |

32. KEPENTINGAN NON PENGENDALI

32. NON CONTROLLING INTEREST

| | 2011 | 2010 | |
|--------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Yayasan Pusaka | 1,462,647,555 | 1,496,600,565 | Yayasan Pusaka |
| PT Angkasa Pura II | <u>42,304,473,902</u> | <u>43,071,962,304</u> | PT Angkasa Pura II |
| Jumlah | <u>43,767,121,457</u> | <u>44,568,562,869</u> | Total |

Kepentingan Non Pengendali PT Angkasa Pura II merupakan hak minoritas atas penyertaan 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%.

33. PENDAPATAN JASA ANGKUTAN

33. TRANSPORTATION SERVICE REVENUE

| | 2011 | 2010 | |
|---|---------------------------------|---------------------------------|--|
| Jasa Angkutan Penumpang: | | | <i>Passenger transportation services</i> |
| Kelas Executive (Kelas 1) | 1,127,176,739,749 | 1,035,612,600,748 | Executive Class (1 class) |
| Kelas Bisnis (Kelas 2) | 1,118,833,208,998 | 868,904,026,774 | Business Class (2 class) |
| Kelas Ekonomi (Kelas 3) | <u>699,438,720,770</u> | <u>846,307,477,589</u> | Economy Class (3 class) |
| Jumlah Angkutan Penumpang | <u>2,945,448,669,517</u> | <u>2,750,824,105,111</u> | <i>Total passenger transportation services</i> |
| Jasa Angkutan Barang: | | | <i>Transportation services</i> |
| Angkutan Batu Bara | 1,597,704,506,128 | 1,347,794,677,920 | Coal transportation |
| Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM) | 174,531,197,623 | 168,329,398,321 | Fuel transportation |
| Angkutan Peti Kemas | 101,053,525,636 | 26,028,903,423 | Container transportation |
| Angkutan Semen | 82,091,771,638 | 62,041,939,340 | Cement transportation |
| Angkutan Perkebunan | 60,806,698,743 | 63,232,862,647 | Plantation transportation |
| Angkutan Parcel/Hantarhan | 117,127,573,883 | 20,907,969,413 | Parcel/delivery transportation |
| Angkutan Logam/Besi Baja | 102,000,000 | 539,076,527 | Steel transportation |
| Angkutan Lainnya | <u>65,276,264,620</u> | <u>26,436,099,959</u> | Others transportation |
| Jumlah Jasa Angkutan Barang | <u>2,198,693,538,271</u> | <u>1,715,310,927,550</u> | <i>Total transportation services</i> |
| Pendapatan Pendukung Angkutan | | | <i>Transportation supporting revenue</i> |
| Suplisi | 2,173,773,786 | 7,727,797,981 | Suplisi |
| Bagasi | 1,550,847,923 | 7,957,838,150 | Baggage |
| Angkutan Lanjutan | 2,987,518,996 | 10,500,332,024 | Advanced transportation |
| Angkutan KA Lainnya | <u>85,314,576,882</u> | <u>52,893,842,912</u> | Others transportation |
| | <u>92,026,717,587</u> | <u>79,079,811,067</u> | |
| Subsidi pemerintah (PSO) - lihat Catatan 39 | 623,437,570,507 | 534,797,984,851 | <i>Goverment subsidy (PSO) - see Notes 39</i> |
| Jumlah pendapatan jasa angkutan | <u>5,859,606,495,882</u> | <u>5,080,012,828,579</u> | <i>Total transportation service revenue</i> |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Pendapatan jasa angkutan penumpang merupakan pendapatan dari hasil penjualan tiket.

Pendapatan jasa angkutan barang merupakan pendapatan atas jasa barang dengan menggunakan gerbong dan peti kemas.

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.

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.

34. BEBAN POKOK PENDAPATAN

| | 2011 | 2010 | |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| Beban Operasi Langsung: | | | |
| Beban BBM & Listrik Aliran Atas | 908,373,737,603 | 753,574,298,341 | <i>Direct Operating Expenses</i> |
| Beban Perawatan Sarana | | | <i>Fuel & over flux electricity</i> |
| Perkeretaapian | 1,274,100,102,700 | 1,343,928,217,995 | <i>Railways vehicle maintenance</i> |
| Beban Pendukung Kantor Unit Sarana | 9,443,243,893 | 7,554,949,869 | <i>Vehicle unit office support</i> |
| Beban Pendukung Operasional | 89,921,241,814 | 14,072,554,927 | <i>Operational support</i> |
| Beban Sewa Guna Usaha Sarana dan | | | |
| Fasilitas Bengkel | 240,552,000 | - | <i>Vehicle lease and workshop facility</i> |
| Beban BBM All In | 23,453,215,747 | 20,621,236,355 | <i>Fuel all in</i> |
| Beban Pegawai Operasional dan | | | |
| Komersial | 380,050,167,860 | 286,673,115,296 | <i>Operational employees and commercial</i> |
| Beban Penyusutan Sarana | | | |
| Perkeretaapian | 219,762,838,684 | 171,711,762,217 | <i>Railways vehicle depreciation</i> |
| Beban Pendukung Angkutan KA | 132,835,609,820 | 53,297,179,289 | <i>Transportation support</i> |
| Beban Terminal Peti Kemas | 3,397,109,312 | 3,259,362,561 | <i>Container terminal</i> |
| Beban Asuransi | 14,030,589,451 | 15,578,880,939 | <i>Insurance expenses</i> |
| | <u>3,055,608,408,885</u> | <u>2,670,271,557,789</u> | |
| Beban Operasi Tidak Langsung: | | | <i>Indirect Operating Expenses</i> |
| Beban perawatan Prasarana | | | <i>Supporting transport infrastructure</i> |
| Pendukung Angkutan KA | 26,609,936,949 | 38,871,677,797 | <i>maintenance</i> |
| Beban Perawatan dan Operasi | | | <i>Maintenance and Railways Infrastructure</i> |
| Prasarana Perkeretaapian | 1,193,131,708,371 | 928,296,252,565 | <i>Operating</i> |
| Beban Sewa Prasarana | - | - | <i>Infrastructure lease</i> |
| Beban Penyusutan AT Prasarana | 8,032,112,406 | 9,246,541,056 | <i>Infrastructure assets depreciation</i> |
| Beban Stasiun | 225,468,833,259 | 291,880,144,489 | <i>Station expenses</i> |
| Beban K3 | 138,494,179,092 | 48,618,774,716 | <i>K3 expenses</i> |
| Beban Optimalisasi Aset | 28,500,643,070 | 20,870,517,891 | <i>Optimization assets expenses</i> |
| | <u>1,620,237,413,147</u> | <u>1,337,783,908,514</u> | |
| Jumlah Beban Pokok Pendapatan | <u>4,675,845,822,032</u> | <u>4,008,055,466,303</u> | <i>Total Cost of Revenues</i> |

Service revenue is the revenue from passenger ticket sales.

Freight service revenues are revenues for services and goods using container carriages.

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.

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.

34. COST OF REVENUES

| | 2011 | 2010 | |
|--|---------------------------------|------|--|
| <i>Direct Operating Expenses</i> | | | |
| <i>Fuel & over flux electricity</i> | | | |
| <i>Railways vehicle maintenance</i> | | | |
| <i>Vehicle unit office support</i> | | | |
| <i>Operational support</i> | | | |
| <i>Vehicle lease and workshop facility</i> | | | |
| <i>Fuel all in</i> | | | |
| <i>Operational employees and commercial</i> | | | |
| <i>Railways vehicle depreciation</i> | | | |
| <i>Transportation support</i> | | | |
| <i>Container terminal</i> | | | |
| <i>Insurance expenses</i> | | | |
| <i>Indirect Operating Expenses</i> | | | |
| <i>Supporting transport infrastructure</i> | | | |
| <i>maintenance</i> | | | |
| <i>Maintenance and Railways Infrastructure</i> | | | |
| <i>Operating</i> | | | |
| <i>Infrastructure lease</i> | | | |
| <i>Infrastructure assets depreciation</i> | | | |
| <i>Station expenses</i> | | | |
| <i>K3 expenses</i> | | | |
| <i>Optimization assets expenses</i> | | | |
| <i>Total Cost of Revenues</i> | <u>4,008,055,466,303</u> | | |

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 merupakan beban yang terjadi guna memulihkan kelangsungan perjalanan kereta api akibat berbagai dampak rintangan seperti kereta anjlok, longsor, jembatan rusak dan sebagainya.

35. PENDAPATAN OPERASIONAL LAINNYA

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Pekerjaan Pihak ke tiga | 11,145,610,741 | 8,535,265,055 | <i>Third parties job</i> |
| Pendapatan Optimalisasi aset | 213,364,546,619 | 80,056,453,362 | <i>Optimization assets income</i> |
| Pendapatan Non Angkutan Lainnya | 9,978,267,943 | 22,949,055,693 | <i>Non transportation other</i> |
| Jumlah | 234,488,425,303 | 111,540,774,110 | Total |

Pendapatan optimalisasi aset merupakan pendapatan sewa menyewa property diluar stasiun.

35. OTHER OPERATIONAL INCOME

| | 2011 | 2010 | |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Pekerjaan Pihak ke tiga | 11,145,610,741 | 8,535,265,055 | <i>Third parties job</i> |
| Pendapatan Optimalisasi aset | 213,364,546,619 | 80,056,453,362 | <i>Optimization assets income</i> |
| Pendapatan Non Angkutan Lainnya | 9,978,267,943 | 22,949,055,693 | <i>Non transportation other</i> |
| Jumlah | 234,488,425,303 | 111,540,774,110 | Total |

Asset optimization revenue is rental income from renting the property out of the station.

36. BEBAN USAHA

| | 2011 | 2010 | |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| Beban Penjualan | 28,506,641,559 | 14,303,237,482 | <i>Selling expenses</i> |
| Beban Umum dan Administrasi: | | | <i>General and administration expenses</i> |
| Beban Pegawai | 754,984,441,490 | 693,092,620,289 | <i>Employees expenses</i> |
| Biaya Rapat / Akomodasi | 29,601,813,288 | 42,633,782,462 | <i>Meeting/accommodation expenses</i> |
| Biaya Perjalanan Dinas | 26,202,416,271 | 3,760,953,025 | <i>Official trip expenses</i> |
| Biaya LAT | 18,099,857,909 | 19,850,577,713 | <i>LAT expenses</i> |
| Biaya ATK | 22,073,902,004 | 31,857,648,824 | <i>Stationery expenses</i> |
| Biaya Kerumah tanggaan | 129,445,182,628 | 22,608,021,949 | <i>Household expenses</i> |
| Biaya Inventaris | 25,961,887,474 | 33,158,192,509 | <i>Inventory expenses</i> |
| Biaya Pengiriman Barang | 6,560,840,701 | 2,069,340,777 | <i>Shipment expenses</i> |
| Biaya Pendidikan | 47,713,179,330 | 28,938,982,979 | <i>Education expenses</i> |
| Biaya Litbang | 15,131,885,034 | 7,605,807,595 | <i>Research & development expenses</i> |
| Biaya Pemeriksaan | 2,315,369,936 | 1,126,607,903 | <i>Inspection expenses</i> |
| Biaya Kehumasan | 12,809,836,043 | 11,674,450,710 | <i>Public relation expenses</i> |
| Biaya Administrasi | 112,418,936,237 | 102,807,919,499 | <i>Administration expenses</i> |
| Biaya Mess | 4,312,859,093 | - | <i>Guesthouse expenses</i> |
| Peny. AT Lainnya (Fasilitas Umum) | 19,731,725,391 | 23,311,909,608 | <i>Other asset expenses</i> |
| PBB | 22,029,224,991 | 18,662,912,603 | <i>Property tax</i> |
| Jumlah beban usaha | 1,249,393,357,820 | 1,043,159,728,445 | Total operating expenses |

36. OPERATING EXPENSES

| | 2011 | 2010 | |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| Beban Penjualan | 28,506,641,559 | 14,303,237,482 | <i>Selling expenses</i> |
| Beban Umum dan Administrasi: | | | <i>General and administration expenses</i> |
| Beban Pegawai | 754,984,441,490 | 693,092,620,289 | <i>Employees expenses</i> |
| Biaya Rapat / Akomodasi | 29,601,813,288 | 42,633,782,462 | <i>Meeting/accommodation expenses</i> |
| Biaya Perjalanan Dinas | 26,202,416,271 | 3,760,953,025 | <i>Official trip expenses</i> |
| Biaya LAT | 18,099,857,909 | 19,850,577,713 | <i>LAT expenses</i> |
| Biaya ATK | 22,073,902,004 | 31,857,648,824 | <i>Stationery expenses</i> |
| Biaya Kerumah tanggaan | 129,445,182,628 | 22,608,021,949 | <i>Household expenses</i> |
| Biaya Inventaris | 25,961,887,474 | 33,158,192,509 | <i>Inventory expenses</i> |
| Biaya Pengiriman Barang | 6,560,840,701 | 2,069,340,777 | <i>Shipment expenses</i> |
| Biaya Pendidikan | 47,713,179,330 | 28,938,982,979 | <i>Education expenses</i> |
| Biaya Litbang | 15,131,885,034 | 7,605,807,595 | <i>Research & development expenses</i> |
| Biaya Pemeriksaan | 2,315,369,936 | 1,126,607,903 | <i>Inspection expenses</i> |
| Biaya Kehumasan | 12,809,836,043 | 11,674,450,710 | <i>Public relation expenses</i> |
| Biaya Administrasi | 112,418,936,237 | 102,807,919,499 | <i>Administration expenses</i> |
| Biaya Mess | 4,312,859,093 | - | <i>Guesthouse expenses</i> |
| Peny. AT Lainnya (Fasilitas Umum) | 19,731,725,391 | 23,311,909,608 | <i>Other asset expenses</i> |
| PBB | 22,029,224,991 | 18,662,912,603 | <i>Property tax</i> |
| Jumlah beban usaha | 1,249,393,357,820 | 1,043,159,728,445 | Total operating expenses |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

37. PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Pendapatan Bunga Deposito/Jasa Giro | 23,359,653,346 | 26,157,040,749 | Interest Income |
| Beban Bunga Pinjaman | (25,868,143,889) | - | Loan interest expense |
| Selisih Kurs | 21,975,092,155 | (759,356,075) | Exchange Difference |
| Laba (Rugi) Investasi | - | (2,100,000,000) | Profit (Loss) on Investment |
| Pendapatan Pajak Ditanggung | | | |
| Pemerintah | - | 123,406,249,584 | Tax Revenues Paid by the Government |
| Koreksi Hasil Rekonsiliasi BPYBDS | 67,492,041,954 | - | BPYBDS Reconciled Correction |
| Lain-lain | 70,749,182,258 | 10,058,454,543 | Others |
| Jumlah | 157,707,825,824 | 156,762,388,801 | Total |

Pendapatan diluar usaha lain-lain terdiri atas: 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.

38. 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 mempunyai hubungan istimewa sebagai berikut:

- a. Pemerintahan RI diwakili oleh Menteri BUMN merupakan pemegang saham perusahaan dan BUMN lain memiliki hubungan afiliasi melalui penyertaan modal Pemerintah RI.
- 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 hubungan istimewa, sebagai berikut:

| | 2011 | 2010 | Bank |
|--|------------------------|------------------------|--|
| Bank: | | | |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 264,337,875,546 | 318,292,023,986 | PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | 30,457,471,894 | 26,450,234,359 | PT Bank Mandiri (Persero) Tbk |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 14,316,179,404 | 13,115,177,709 | PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk |
| | 309,111,526,844 | 357,857,436,054 | |

37. OTHER INCOME (EXPENSE)

| | 2011 | 2010 | |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Pendapatan Bunga Deposito/Jasa Giro | 23,359,653,346 | 26,157,040,749 | Interest Income |
| Beban Bunga Pinjaman | (25,868,143,889) | - | Loan interest expense |
| Selisih Kurs | 21,975,092,155 | (759,356,075) | Exchange Difference |
| Laba (Rugi) Investasi | - | (2,100,000,000) | Profit (Loss) on Investment |
| Pendapatan Pajak Ditanggung | | | |
| Pemerintah | - | 123,406,249,584 | Tax Revenues Paid by the Government |
| Koreksi Hasil Rekonsiliasi BPYBDS | 67,492,041,954 | - | BPYBDS Reconciled Correction |
| Lain-lain | 70,749,182,258 | 10,058,454,543 | Others |
| Jumlah | 157,707,825,824 | 156,762,388,801 | Total |

Other operational income the business consists of: 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.

38. 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.
- b. The company places and lend funds in banks owned by the Government with the terms and interest rates normally applicable to third parties.

Summarizes the balance of transactions with related parties as follows

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------|------------------------|---|
| Deposito: | | | <i>Fixed deposit</i> |
| PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk | 68,000,000,000 | 17,154,463,038 | <i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk | 5,000,000 | 8,905,000,000 | <i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i> |
| PT Bank Mandiri (Persero) Tbk | <u>169,381,211,091</u> | <u>300,636,808,554</u> | <i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i> |
| | <u>237,386,211,091</u> | <u>326,696,271,592</u> | |
| Piutang Usaha: | | | <i>Account Receivable</i> |
| PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk | 166,542,861,568 | 111,428,964,472 | <i>PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk</i> |
| PT Pertamina (Persero) | 19,591,711,584 | 12,290,046,543 | <i>PT Pertamina (Persero)</i> |
| PT Semen Baturaja (Persero) | 4,945,572,491 | 4,835,186,560 | <i>PT Semen Baturaja (Persero)</i> |
| PT Semen Padang (Persero) | <u>2,933,645,510</u> | <u>2,232,302,996</u> | <i>PT Semen Padang (Persero)</i> |
| | <u>194,013,791,153</u> | <u>130,786,500,571</u> | |

39. SUBSIDI PEMERINTAH

39. GOVERNMENT SUBSIDIES

| | 2011 | 2010 | |
|--|------------------------|------------------------|---|
| Public Service Obligation (PSO) | 623,437,570,507 | 534,797,984,851 | <i>Public Service Obligation (PSO)</i> |
| Infrastructure Maintenance and Operation (IMO) | - | 1,175,187,912,000 | <i>Infrastructure Maintenance and Operation (IMO)</i> |
| Dikurangi: Track Access Charge (TAC) | 623,437,570,507 | 1,175,187,912,000 | <i>Reduced: Track Access Charge (TAC)</i> |
| Subsidi Bersih | - | 1,709,985,896,851 | <i>Net Subsidy</i> |
| Diterima Pembayaran Subsidi | 623,437,570,507 | 534,797,984,851 | <i>Received Subsidy Payments</i> |
| Sisa saldo | <u>470,968,627,779</u> | <u>400,649,996,336</u> | <i>Residue</i> |
| | <u>152,468,942,728</u> | <u>134,147,988,515</u> | |

Jumlah angka TAC dan IMO di atas adalah menurut manajemen dan tidak dilakukan audit atas angka/laporan tersebut. Pada tahun 2011 tidak terdapat perjanjian TAC dan IMO.

Jumlah Subsidi Pemerintah Tahun 2011 ditetapkan berdasarkan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Tahun Anggaran 2011 No. 0035/999-07.1.03/00/2011 tertanggal 6 April 2011, sisa dana yang tersedia untuk Mata Anggaran Pengeluaran (MAK) Triwulan IV adalah sebesar Rp.152.468.942.728,- yang telah diterima perusahaan melalui rekening PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, dengan kuitansi penerimaan nomor :KU.102/11/KA-2012 tanggal 17 Februari 2012.

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;

The total number of TAC and IMO the above is not performed according to management and audit of the figures / report. In 2011 there is no agreement TAC and IMO.

The subsidy amount established by the Government Year 2011 Budget Implementation Form (DIPA) No Fiscal Year 2011. 0035/999-07.1.03/00/2011 dated April 6, 2011, the remaining funds available for the Expenditure Budget Post (MAK) Quarter IV amounts to Rp.152.468.942.728,- which has been received by the company through the account of PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, with receipt number: KU.102/11/KA-2012 dated February 17, 2012.

PSO basic contract law and agreement from :

- Law no. 17 in 2003 about the finances of the country;
- Law no. 19 in 2003 on business entities belonging to the country;
- Law no. 23 in 2007 about railways transportation;
- Indonesian Government Regulations no. 56 in 2009 about the organizing of railways;
- Indonesian Government Rgulations no. 79 in 2009 about the traffic and transportation railways;

- f. Peraturan Menteri Keuangan No: 156/PMK.02/2010 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggungjawaban Dana Penyeleenggaraan Kewajiban pelayanan Publik Bidang angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi;
- g. 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;
- 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. 74 Tahun 2011 tentang Penyeleenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2011;
- k. Keputusan Direktur Jendral Perkeretaapian Nomor: KA.401/SK.07/DJKA.01/10, tanggal 29 Januari 2010, Tentang penetapan Pemberlakuan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) Tahun 2010;
- l. Surat Direktur Jendral Perkeretaapian Kepada Direktur Utama PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) Nomor: KU.001/A.285/DJKA/12/10 Tanggal 16 Desember 2010 tentang Memo Koordinasi PSO, IMO dan TAC Tahun Anggaran 2011, sebagaimana telah diubah dengan surat Dirjen Perkeretaapian Kepada Direktur Utama PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) Nomor: KU.002/A.110/DJKA/05/11 Tanggal 18 Mei 2011;
- m. Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Satuan Kerja Direktorat Jendral Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Tahun anggaran 2011 Nomor: 0035/999-07.1.03/00/2011 Tanggal 6 April 2011.

40. LABA PER SAHAM

| | 2011 | 2010 | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|--|
| Laba (Rugi) Usaha | 298,056,925,598 | 282,797,559,260 | <i>Profit (Loss) Income</i> |
| Laba (Rugi) Bersih | 201,908,093,809 | 216,336,087,230 | <i>Net Profit (Loss)</i> |
| Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham | | | |
| Ditempatkan dan Disetor Penuh | 2,470,000 | 2,470,000 | <i>The weighted average number of shares issued and fully paid</i> |
| Laba (Rugi) Usaha per Saham | 120,670.82 | 114,492.94 | <i>Profit (Loss) Income per Share</i> |
| Laba (Rugi) Bersih per Saham | 81,744.17 | 87,585.46 | <i>Net Profit (Loss) per Share</i> |

Laba bersih dan laba usaha untuk tujuan penghitungan laba per saham dasar (pembilang).

- f. The Minister of Finance Regulation No: 156/PMK.02/2010 about Procedures for the Procurement, Disbursement, and Accountability of Public Service Obligation Fund Sector Economy Class Train transport;
- g. 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;
- h. The Minister of Transportation Regulation No. KM 7 of 2009 concerning Tariff Railway Transport Persons with Economy Class;
- i. Regulation of the Minister of transportation number: 9 of standard service Minimum to Transport People by train;
- j. Regulation of the Minister of transportation number: pm. 74 2011 about the implementation of the obligations of public service Transport People by train economy class Service fiscal year 2011;
- k. Decision of the Director General of railways number: KA.401/SK.07/DJKA.01/10, dated January 29, 2010, regarding the determination of the validity of a Graph Enforcement Train Travel (GAPEKA) in 2010;
- l. Letter Of The Director-General Of Railways To The Main Director Of PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) Number; KU. 001/A. 285/DJKA/12/10 on December 16, 2010 Memo about the coordination of PSO, IMO and TAC Year 2011 budget, as modified by letter Railways Directorate General to President Director of PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) number: KU. 002/a. DJKA 110/05/11 dated May 18, 2011.
- m. Exer budget (DIPA) unit of the Directorate General of Labour of the Ministry of transportation fiscal year Perkretaapian 2011 number: 0035/999-07.1.03/00/2011, April 6, 2011.

40. EARNINGS PER SHARE

| | 2011 | 2010 | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|--|
| Laba (Rugi) Usaha | 298,056,925,598 | 282,797,559,260 | <i>Profit (Loss) Income</i> |
| Laba (Rugi) Bersih | 201,908,093,809 | 216,336,087,230 | <i>Net Profit (Loss)</i> |
| Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham | | | |
| Ditempatkan dan Disetor Penuh | 2,470,000 | 2,470,000 | <i>The weighted average number of shares issued and fully paid</i> |
| Laba (Rugi) Usaha per Saham | 120,670.82 | 114,492.94 | <i>Profit (Loss) Income per Share</i> |
| Laba (Rugi) Bersih per Saham | 81,744.17 | 87,585.46 | <i>Net Profit (Loss) per Share</i> |

Net income and operating income for the purpose of earnings per share (numerator).

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

41. INFORMASI SEGMENT

Informasi segmen per 31 Desember 2011 berdasarkan operasi induk dan Entitas Anak adalah sebagai berikut:

| No. | Keterangan | Entitas Induk/ Parent Entity | Entitas Anak/ Subsidiaries | Jumlah/ Total | Eliminasi/ Elimination | Konsolidasi/ Consolidation | Explanations |
|-----|------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 1. | Total Asset | 5,982,549,478,264 | 604,317,291,392 | 6,586,866,769,656 | (520,456,943,756) | 6,066,409,825,902 | Total Asset |
| 2. | Total Liabilitas | 2,078,843,983,555 | 167,507,288,244 | 2,246,351,271,799 | (128,136,740,198) | 2,118,214,531,601 | Total Liabilities |
| 3. | Total Ekuitas | 3,903,705,494,711 | 436,810,003,148 | 4,340,515,497,859 | (392,320,203,558) | 3,948,195,294,301 | Total Equity |
| 4. | Pendapatan | 5,698,061,691,168 | 396,033,230,017 | 6,094,094,921,185 | (234,488,425,303) | 5,859,606,495,882 | Revenues |
| 5. | Beban Pokok | 4,361,581,513,963 | 314,264,308,069 | 4,675,845,822,032 | - | 4,675,845,822,032 | Costs of Sale |
| 6. | Pendapatan Operasional Lain | - | 234,488,425,303 | 234,488,425,303 | | 234,488,425,303 | Other Operational Income |
| 6. | Beban Usaha | 1,193,717,797,302 | 84,182,202,077 | 1,277,899,999,379 | - | 1,277,899,999,379 | Operating Expenses |
| 7. | Pendapatan (Beban) Lain-lain | 149,442,239,627 | 11,933,402,445 | 161,375,642,072 | (3,667,816,249) | 157,707,825,824 | Other Income (Expense) |
| 8. | Laba Usaha | 292,204,619,530 | 9,520,122,316 | 301,724,741,846 | | 298,056,925,598 | Operating Income |
| 9. | Beban Pajak | (90,960,138,145) | (5,852,306,068) | (96,812,444,213) | - | (96,812,444,213) | Taxes Expenses |
| 10. | Kepentingan non pengendali | - | - | - | (663,612,424) | (663,612,424) | Non controlling interest |
| 11. | Laba Bersih | 383,164,757,675 | 15,372,428,384 | 398,537,186,058 | | 201,244,481,385 | Net Income |

Informasi segmen berdasarkan wilayah operasi tidak dapat disajikan mengingat wilayah operasi tidak dapat dijadikan dasar untuk mengukur profit center masing-masing wilayah.

41. SEGMENT INFORMATION

Segment information as at December 31, 2011, based on the parent and subsidiary operations are as follows:

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.

42. ASET DAN LIABILITIAS DALAM MATA UANG ASING

42. ASSETS AND LIABILITIES DENOMINATED IN FOREIGN CURRENCIES

| | 31 Desember 2011/ December 31, 2011 | | 31 Desember 2010 / December 31, 2010 | | Asset |
|--------------------|--|------------------------------|---|-------------------------------|--------------------------|
| | Mata Uang Asing/ Foreign currency | Rp | Mata Uang Asing/ Foreign currency | Rp | |
| Aset | | | | | |
| Kas dan Setara Kas | USD 7,258,310.60 | 65,818,360,855 | USD 1,049,377.10 | 9,434,949,506 | Cash and Cash Equivalent |
| | EUR 227,111.00 | 266,058,280 | EUR 186,237.96 | 2,226,621,940 | |
| | SGD 34,488.00 | 240,530,966 | | | |
| Deposito | | | | | Fixed Deposit |
| Dijaminkan | - | - | USD 20,451,094.21 | 183,875,788,042 | Collateral |
| Dijaminkan | - | - | EUR 35,650.10 | 426,225,109 | Collateral |
| Tidak Dijaminkan | - | - | USD 126,438.50 | 1,136,808,554 | Not secured |
| Tidak Dijaminkan | - | - | EUR 96,561.00 | 1,154,463,038 | Not secured |
| Jumlah | | <u><u>66,324,950,101</u></u> | | <u><u>198,254,856,189</u></u> | Total |

43. NILAI WAJAR INSTRUMEN KEUANGAN

43. FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

| | 31 Desember 2011/ December 31, 2011 | | 31 Desember 2010 / December 31, 2010 | | Financial Asset |
|--------------------|--|----------------------------|---|----------------------------|--------------------------|
| | Nilai Tercatat/ Carrying value | Nilai Wajar/ Fair value | Nilai Tercatat/ Carrying value | Nilai Wajar/ Fair value | |
| Aset Keuangan: | | | | | |
| Kas dan Setara Kas | 590,799,186 | 590,799,186 | 735,137,839 | 735,137,839 | Cash and Cash Equivalent |
| Piutang Usaha | 245,266,758 | 238,306,700 | 167,464,783 | 161,484,969 | Account Receivable |
| Piutang Lain-lain | 233,414,672 | 46,132,814 | 189,813,204 | 13,151,757 | Other Receivable |
| | <u><u>1,069,480,616</u></u> | <u><u>875,238,701</u></u> | <u><u>1,092,415,826</u></u> | <u><u>909,774,565</u></u> | |

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN
Untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2011 dan 2010
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES OF CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION
For the years ended December 31, 2011 and 2010
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

| | | | (Dalam Ribuan Rupiah/ In thousands of Rupiah) | | |
|-----------------------------|--|----------------------------|--|----------------------------|---------------------------|
| | 31 Desember 2011/ December 31, 2011 | | 31 Desember 2010/ December 31, 2010 | | |
| | Nilai Tercatat/ Carrying value | Nilai Wajar/ Fair value | Nilai Tercatat/ Carrying value | Nilai Wajar/ Fair value | |
| Liabilitas Keuangan: | | | | | |
| Utang Usaha | 345,502,330 | 345,502,330 | 219,620,875 | 219,620,875 | Financial Liabilities |
| Liabilitas Lancar Lainnya | 51,339,937 | 51,339,937 | 36,632,914 | 18,842,458 | Trade Payables |
| Beban Masih Harus Dibayar | 128,929,822 | 128,929,822 | 141,065,469 | 141,065,469 | Other current liabilities |
| Pinjaman Jangka Pendek | 418,206,936 | 418,206,936 | 161,823,517 | 161,823,517 | Accrued expenses paid |
| | <u>943,979,025</u> | <u>943,979,025</u> | <u>559,142,775</u> | <u>541,352,319</u> | Short-term borrowings |

Dampak dari selisih antara nilai wajar aset dan liabilitas finacial telah dibukukan dalam laporan keuangan.

The impact of the difference between the fair value of financial assets and liabilities consist been recorded in the financial statements.

44. 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.

44. 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.

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.

Eksposure terhadap suku bunga perusahaan dinilai 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 mengekspose 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.

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.

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

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

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. 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 2011 dan 2010.

45. 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 *definitive*.
- 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:

- 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 *definitive*.
- 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.

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, 2011 and 2010.

45. 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:

- Agreement is valid from August 21, 1998 until July 31, 2016.
- Every October, he 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.

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.

2) PT Pertamina (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal tanggal 3 November 2010 dengan No. 026/F00000/2010-S6 dan No. 456/HK/D6/2010 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.

3) PT Semen Baturaja (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal 29 April 2010 dengan No. 41/HK/UM/2010 dan No. HK.01.05/101/2010, masa berlaku mulai tanggal 1 Februari 2010 sampai dengan 31 januari 2012, dengan ketentuan setiap 6 bulan sekali diadakan evaluasi bersama. Beberapa hal penting yang diperjanjikan:

- Jenis barang yang diangkut meliputi Kliner/ Terak dan Batubara.
- Jumlah volume Kliner/ Terak yang diangkut sebanyak 1.080 ton/ hari kerja atau minimum 28.000 ton/ bulan atau 336.000 ton/ tahun. Sedangkan batu bara sebanyak 480 ton/ hari kerja atau minimum 12.480 ton/ bulan, kecuali bulan Februari atau 155.000 ton/ tahun.
- Adapun tarif angkutan untuk masing-masing jenis barang dan jarak tempuh adalah Kliner tarif Rp.65.790/ ton jarak 170 KM, sedangkan batubara tarif Rp.69.074/ ton jarak 181 KM, belum termasuk PPN 10%.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

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 (for free on the rails) in accordance with its type.

2) PT Pertamina (Persero)

Agreement signed on November 3, 2010 with No. 026/F00000/2010-S6 and no. No 456/HK/D6/2010 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)

This agreement was signed on April 29, 2010 with No. HK.01.05/101/2010 and No. 41/HK/UM/2010, validity period begins on February 1, 2010 to January 31, 2012, with provisions once every 6 months held a joint evaluation. Some important points agreed upon:

- Type of goods transported include coal slag and Kliner.
- Kliner Total volume / Slag is transported a total of 1.080 tons / day of work or a minimum of 28.000 tons / month or 336.000 tons / year. While coal 480 tons / day of work or a minimum of 12.480 tons / month, except in February or 155.000 tons / year.
- The level of transport for each type of item and distance is Kliner rates Rp.65.790/ ton distance 170 KM, while the level of coal Rp.69.074/ ton distance 181 km, not including VAT 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%)
- 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 ditandatngani tanggal 26 Agustus 2008

- 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%)
- 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

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 penggantian asuransi yang diterima oleh Perseroan dari pihak asuransi.

b. Perjanjian Asuransi Pengangkutan

Perseroan melakukan Perjanjian Kerjasama dengan PT Jasa Raharja (Persero) tentang Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Nomor: 410/HK/D6/2010 dan Nomor: P/2/SPP/2010 tanggal 30 September 2010. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah sesuai dengan UU No. 33 Tahun 1964 Jo PP No. 17 tahun 1965, yaitu jaminan pertanggungan kecelakaan diri bagi tiap penumpang sah kereta api, termasuk dalam ruang lingkup Pertanggungan adalah penumpang kereta api overstafen.

Jaminan pertanggungan bagi korban/ ahli waris korban penumpang Kereta Api diberikan berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 37/PMK.010/2008 tertanggal 26 Februari 2008, yang merupakan tanggungjawab pihak asuransi yang berlaku untuk Kelas Ekonomi dan Non Ekonomi dengan rincian sebagai berikut:

| | | | | |
|-------------------------------|------|------------|---|--------------------------------|
| 1) Meninggal Dunia | = Rp | 25,000,000 | = | Death |
| 2) Cacat Tetap (Maksimum) | = Rp | 25,000,000 | = | Permanent disability (Maximum) |
| 3) Biaya Perawatan (Maksimum) | = Rp | 10,000,000 | = | Maintenance costs (Maximum) |
| 4) Biaya Pemakaman | = Rp | 2,000,000 | = | Funeral expenses |

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah memungut iuran Wajib dari Perumpang kereta Api Utama kelas Ekonomi dan Non Ekonomi dan menyetorkan ke Cabang Asuransi Jiwasraya cabang Jawa Barat di Bandung.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Oktober sampai dengan 30 September 2012.

Konsorsium PT Asuransi Jasa Rahardja (Persero) dan PT Jasa Rahardja Putera.

Kontrak perjanjian ditandatangani pada tanggal 13 Juli 2010 dengan No. 191/HK/D6/2010, No. P/31/SP/2010 dan No. P/Add/05/VII/2010. Adapun resiko yang ditanggung adalah resiko kecelakaan penumpang dan crew kereta api. Jumlah iuran wajib dan premi asuransi tambahan (premi sigap) untuk penumpang Kereta Api Utama kelas Ekonomi, iuran wajib Rp.120/ penumpang, premi sigap Rp.80/ penumpang, utukr penumpang kereta api utama kelas non ekonomi, iuran wajib Rp.120/ penumpang dan premi sigap Rp.330/ penumpang, sedangkan untuk awak sarana perkeretaapian KA barang Rp.370/ penumpang.

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.

b. Freight Insurance Agreement

Cooperation Agreement with the PT Jasa Raharja (Persero) concerning Mandatory Accident Insurance Passenger No. 410/HK/D6/2010 and No. P/2/SPP/2010 September 30, 2010. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is in accordance with Law No. 33 of 1964 Jo PP. 17 year 1965, which guarantees personal accident coverage for each passenger train legitimate, including within the scope of coverage is a passenger train overstafen.

Warranty coverage for victims / heirs of victims Railway passengers are given based on the Regulation of the Minister of Finance Decree No. 37/PMK.010/2008 dated February 26, 2008, which is the responsibility of the insurance is valid for economy class and Non-Economic with details as follows:

Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) is a compulsory levy of Passenger train Contributions Main Fire Economic and Non Economic class and the balance to the Asuransi Jiwasraya Branch West Java in Bandung.

Term of the agreement from the date October 1, until September 30, 2012.

PT Asuransi Jasa Rahardja (Persero) dan PT Jasa Rahardja Putera consortium.

Contract agreement signed on July 13, 2010 with No. 191/HK/D6/2010, No. P/31/SP/2010 and No. P/Add/05/VII/2010. The risk is the risk borne by the passengers and crew crash train. Total contribution required and additional insurance premiums (premiums swiftly) to Main Railway passenger Economy class, mandatory dues Rp.120 / passenger, plus slightly Rp.80 / passenger, passenger train to major non-economic class, mandatory contributions Rp.120 / passenger and premium slightly Rp.330 / passengers, while for the crew of railways facilities KA Rp.370 goods / passenger.

c. Perjanjian Sewa Menyewa

1) PT Tanjungenim Lestari Pulp and Paper

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT TEL (Tanjungenim Lestari Pulp and Paper) yang berkenaan dengan sewa menyewa lokomotif langsir. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 20 Januari 2009 dengan No. KU.003/1/01/DR.III.SS 2009.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Jasa yang diberikan oleh PT Kereta Api (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.1.365.096.000 dengan perincian Rp.1.165.096.000 untuk sewa lokomotif dan Rp.200.000.000 untuk biaya pengawasan dan kelancaran operasi.
- Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 26 Januari 2009 sampai dengan 25 Januari 2011 yang diperpanjang sampai 25 Januari 2013.

2) PT Excelcomindo Pratama Tbk

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Yang berkenaan dengan persewaan tanah di lahan milik PT Kereta Api (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 (Persero) memberikan hak kepada PT Excelcomindo Pratama Tbk. Untuk memanfaatkan lahan milik PT Kereta Api (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.

c. Lease agreement

1) PT Tanjungenim Lestari Pulp and Paper

PT Kereta Api (Persero) have entered into an agreement with PT TEL (Tanjungenim Lestari Pulp and Paper) concerning the lease of the locomotive yard. Contract agreement signed on January 20, 2009 with the number KU.003/1/01/DR.III.SS 2009.

Some important things defined in the agreement are:

- Services provided by PT. Kereta Api (Persero) is a lease of 1 (one) Type BB 202
- 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.1.365.096.000 with details of Rp.1.165.096.000 to lease locomotives and Rp.200.000.000 for cost control and smooth operation.
- Term of the agreement as of the date of January 26, 2009 to January 25, 2011 is extended until January 25, 2013.

2) PT Excelcomindo Pratama Tbk

PT Kereta Api (Persero) have entered into an agreement with PT Excelcomindo Pratama Tbk. Relating to leasing of land on land owned by PT Kereta Api (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.

Some important things defined in the agreement are:

- PT Kereta Api (Persero) gives rights to PT Excelcomindo Pratama Tbk. To use land owned by PT Kereta Api (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.

- Addendum terakhir atas perjanjian kerjasama antara PT Kereta Api (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
 - 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 (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 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 (Persero), yang berikutnya PT Kereta Api (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 (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 (Persero) tanpa dikenakan biaya apapun selama masih dimungkinkan secara teknis.
 - Perjanjian ini berlaku surut mulai 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017.
- Last Addendum on the cooperation agreement between PT Kereta Api (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
 - 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 (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 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 (Persero), the next PT Kereta Api (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
 - PT Kereta Api (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 (Persero) at no additional cost during the technically possible.
 - This agreement is effective retroactively from December 20, 2007 until December 19, 2017.

3) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Citra Buana Prasida Yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (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 (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 (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengelolaan Lahan PT Kereta Api (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 diakhiri perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Citra Buana Prasida kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (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 (Persero) mendapatkan cost of money sehingga kompensasi yang diterima PT Kereta Api (Persero) sebesar Rp.69.919.680.000.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam empat belas tahap. Untuk tahap pertama sebesar Rp.2.888.000.000 pada saat ditandatangani perjanjian, tahap kedua sebesar Rp.2.888.000.000 paling lambat tanggal 25 April 2004, pembayaran goodwill sebesar 12% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.039.680.000 paling lambat tanggal 25 April 2006, pembayaran tahap ketiga Rp.8.664.000.000 paling lambat tanggal 25 April 2007, tahap keempat sampai tahap ke empat belas masing-masing sebesar Rp.5.000.000.000 dibayar setiap tahun paling lambat setiap tanggal 25 April tahun yang bersangkutan dari pembayaran tahap keempat (tahun 2008) sampai dengan tahap keempat belas (tahun 2017).

3) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api (Persero) signed an agreement with PT Citra Buana Prasida What about the lease of land owned by PT Kereta Api (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 (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 (Persero) will Right of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api (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 (Persero) with the condition that they can use.
- To use the land of PT Kereta Api (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 (Persero) to get the cost of money so that the compensation received by PT Kereta Api (Persero) amounting to Rp.69.919.680.000.
- Payments will be made within fourteen stages. For the first stage of Rp.2.888.000.000 at the time of signing the agreement, the second phase of Rp.2.888.000.000 no later than the date April 25, 2004 goodwill payment of 12% from the third stage payment of Rp.1.039.680.000 no later than April 25, 2006, the third stage payment of Rp.8.664.000.000 no later than April 25, 2007, stage four to stage for each of the fourteen Rp.5.000.000.000 paid each year no later than April 25 each year in question payment of the fourth stage (in 2008) until the fourth stage two twelve (in 2017).

4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Pentasena Binawisesa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (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 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 (Persero) menyewakan lahan seluas ± 32.430 m² yang terletak dikawasan 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 diatas Hak Pengolahan Lahan PT KAI (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 48 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Pentasena Binawisesa diakhiri perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Pentasena Binawisesa kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (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 akan dilaksanakan dalam enam tahap. Untuk tahap pertama sebesar Rp.1.977.485.000, dari nilai tersebut sebesar Rp.1.000.000.000 dibayar pada saat ditandatangani perjanjian dan sisanya Rp.977.485.000 paling lambat 7 hari setelah penandatanganan perjanjian, tahap kedua sebesar Rp.2.313.635.000 setelah dikurangi option fee sebesar Rp.300.000.000, didapat Rp.2.013.635.000 paling lambat 12 bulan terhitung sejak perjanjian ditandatangani atau selambat-lambatnya tanggal 18 Maret 2005, pembayaran tahap ketiga Rp.2.709.129.000 paling lambat tanggal 18 Maret 2006, tahap keempat sebesar Rp.6.116.785.000 pembayaran paling lambat tanggal 18 Maret 2007, tahap kelima Rp.7.205.888.000 pembayaran paling lambat tanggal 18 Maret 2008 dan tahap terakhir (keenam) sebesar Rp.12.665.656.000 harus diterima perusahaan paling lambat tanggal 18 Maret 2009.

4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api (Persero) signed an agreement with PT Pentasena Binawisesa associated with leasing land owned by PT Kereta Api (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 Surjadi Jasin, SH. Some important things defined in the agreement are:

- PT Kereta Api (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 recommendation of PT Kereta Api (Persero) will mandapatkan Right of Building on Land Rights Processing of PT KAI (Persero) of land for a maximum period of 30 years since the 48 months since the signing of this agreement or in accordance with the expiration of the 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 (Persero) with the condition that they can use.
- For PT Kereta Api (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.
- Payment will be made in six stages. For the first stage of Rp.1.977.485.000, the value of Rp.1.000.000.000 paid upon signing the agreement and the remaining Rp.977.485.000 no later than 7 days after signing the agreement, the second phase of Rp.2.313.635.000 after deducting the cost of options amounting Rp.300.000.000 to obtain Rp.2.013.635.000 no later than 12 months since the agreement was signed or not later than the date of March 18, 2005, the third stage payment of Rp.2.709.129.000 no later than March 18, 2006, the fourth stage of Rp.6.116.785.000 payment no later than March 18, 2007 the fifth phase of Rp.7.205.888.000 payment no later than March 18, 2008 and last phase (sixth) of Rp.12.665.656.000 companies must be received no later than March 18, 2009.

5) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Persada Alam Nusantara yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (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 (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 (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 (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (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 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.

5) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api (Persero) signed an agreement with PT Persada Alam Nusantara associated with leasing land owned by PT Kereta Api (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 (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 (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 (Persero) with the condition that they can use.
- For land use, PT Kereta Api (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.390.882.000 and Rp.395.768.000 no later than February 23 and March 23, 2007.

6) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Saribumi Eramaju Jaya berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (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 (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 (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT Kereta Api (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 (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Saribumi Eramaju Jaya sebesar Rp.18.000.000.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dalam jangka waktu lima tahun.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam enam tahap. Untuk tahap pertama sebesar 10% dari nilai kontrak atau sebesar Rp.1.800.000.000 dibayar pada saat ditandatangani perjanjian, tahap kedua sebesar 10% dari nilai kontrak atau sebesar Rp.1.800.000.000 dengan memperhitungkan *cost of money* sebesar 17% setiap tahun, sehingga didapat Rp.2.106.000.000 setelah dikurangi *option fee* sebesar Rp.500.000, didapat Rp.1.506.000.000 selambat-lambatnya tanggal 23 Desember 2004, pembayaran tahap ketiga sebesar 10% dari nilai kontrak atau sebesar Rp.1.800.000.000 dengan memperhitungkan *cost of money* sebesar 17% setiap tahun, sehingga didapat Rp.2.464.020.000 selambat-lambatnya tanggal 23 Desember 2005, tahap keempat sebesar 20% dari nilai kontrak atau sebesar Rp.3.600.000.000 dengan memperhitungkan *cost of money* sebesar 17% setiap tahun, sehingga didapat Rp.5.765.806.800 selambat-lambatnya tanggal 23 Desember 2006, tahap kelima sebesar 20% dari nilai kontrak atau sebesar Rp.3.600.000.000 dengan

6) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api (Persero) have signed an agreement with PT Saribumi Eramaju Jaya as lease the PT Kereta Api (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 (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 (Persero) will get The Building Use on Land Manage of PT Kereta Api (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 (Persero) in the worthy condition to use.
- As using the land, PT Kereta Api (Persero) get a cash compensation from PT Saribumi Eramaju Jaya for Rp.18.000.000.000,-, not included PPN, which is paid gradually for five years period.
- Payment will be made in six stages. For the first phase of 10% of contract value or Rp.1.800.000.000 paid upon signing of the agreement, the second phase 10% of contract value or Rp.1.800.000.000 taking into account the cost of money by 17% every year, in order to obtain the Rp.2.106.000.000 after deducting the cost of options amounting to Rp.500.000, gain Rp.1.506.000.000 no later than December 23, 2004, the third stage payment of 10% of contract value or Rp.1.800.000.000 taking into account the cost of money by 17% every year, in order to obtain the Rp.2.464.020.000 no later than the date of December 23, 2005 the fourth phase of 20% of the total contract value or Rp.3.600.000.000 with calculate cost of money by 17% every year, in order to get the latest Rp.5.765.806.800 December 23, 2006, the fifth stage of Rp. 20% of the total contract value or Rp.3.600.000.000 calculate the cost of money by 17% every year, in order to get the latest Rp.6.745.993.956 December 23, 2007 and the final stage (sixth) of 30% of the total contract value or Rp.5.400.000.000 with

memperhitungkan *cost of money* sebesar 17% setiap tahun, sehingga didapat Rp.6.745.993.956 selambatnya tanggal 23 Desember 2007 dan tahap terakhir (keenam) sebesar 30% dari nilai kontrak atau sebesar Rp.5.400.000.000 dengan memperhitungkang *cost of money* sebesar 17% setiap tahun, sehingga didapat Rp.11.839.219.393 selambatnya tanggal 23 Desember 2008 harus diterima perusahaan.

46. PERISTIWA SETELAH PERIODE PELAPORAN

Berdasarkan Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. BA-21/KN.3/REKON/BPYBDS/2012 tanggal 31 Januari 2012 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Kekayaan Negara Dipisahkan disepakati:

Kementerian Perhubungan dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sepakat bahwa nilai BPYBDS pada PT Kereta Api (Persero) per 31 Desember 2011 sebesar Rp.826.546.294.645.

Nilai yang disepakati tersebut menjadi dasar pencatatan nilai BPYBDS pada Laporan Keuangan Bagian Anggaran 999.03 Tahun Anggaran 2011, Laporan Keuangan Audited BUMN Tahun 2001, menjadi catatan aras laporan keuangan pada Laporan Keuangan Kementerian/Lembaga tahun 2011 dan Laporan Ikhtisar Kementerian BUMN. Lihat Catatan 30.

47. REKLASIFIKASI AKUN

Beberapa akun dalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 telah direklasifikasi agar sesuai dengan penyajian laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 untuk tujuan perbandingan.

Akun-akun per 31 Desember 2010 yang telah direklasifikasi adalah sebagai berikut:

| | 2010 | | |
|--|--|---|---|
| | Sebelum reklassifikasi/ Before reclassification | Setelah reklassifikasi/ After reclassification | |
| Aset Lancar Lainnya | 265,790,189,373 | 283,580,646,454 | <i>Other current assets</i> |
| Dana pensiun swakelola | 52,143,761,509 | 34,353,304,428 | <i>Self-managed pension obligation</i> |
| Persediaan | 519,975,367,350 | 570,405,376,766 | <i>Inventory</i> |
| Perlengkapan dan suku cadang | | | |
| <i>Slow-moving</i> | 50,430,009,417 | - | <i>Spare part and slow-moving equipment</i> |
| Utang lancar lainnya | 18,842,457,766 | 36,632,914,847 | <i>Other current liabilities</i> |
| Utang iuran pensiun swakelola | 52,143,761,509 | 34,353,304,428 | <i>Self-managed pension obligation</i> |
| Hak minoritas (diluar kelompok equity) | 44,568,562,869 | - | <i>Minority interest (out of equity)</i> |

calculate cost of money by 17% every year, in order to get the latest Rp.11.839.219.393 December 23, 2008 must be received by the company.

46. EVENTS AFTER THE REPORTING PERIOD

Based on the Reconciliation Data of Government Equity Participation (BPYBDS) at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. BA-21/KN.3/REKON/BPYBDS/2012 dated January 31, 2012 issued by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, Director General of State Assets, State Assets Directorate Separated agreed:

Ministry of Transportation and PT Kereta Api Indonesia (Persero) agreed that the value of the BPYBDS on PT Kereta Api Indonesia (Persero) as at December 31, 2011 at Rp.826.546.294.645.

The agreed value is the basis of recording the value BPYBDS the Budget Section 999.03 Financial Report for Fiscal Year 2011, state Audited Financial Statements of 2001, a record level of financial statements in the Financial Statements of the Ministry / Agency in 2011 and the Summary Report of Ministry of BUMN. See Notes 30.

47. RECLASSIFICATION OF ACCOUNTS

Several accounts in consolidated financial statements for the year ended December 31, 2010 have been reclassified in order to consolidated financial statements for the year ended December 31, 2011 for comparability purpose.

Accounts as of December 31, 2010 that have been reclassified are as follows:

| | 2010 | | |
|--|---|--|--|
| | Sebelum reklasifikasi/ Before reclassification | Setelah reklasifikasi/ After reclassification | |
| Kepentingan non pengendali (didalam kelompok equity) | - | 44,568,562,869 | <i>Non controlling interest (part of equity)</i> |
| Pendapatan Jasa Angkutan | 5,082,882,377,806 | 5,080,012,828,579 | <i>Transportation services revenue</i> |
| Pendapatan Operasional Lain | 108,671,224,882 | 111,540,774,110 | <i>Other operational income</i> |
| Beban Pokok Penjualan | 3,992,476,585,364 | 4,008,055,466,303 | <i>Cost of revenues</i> |
| Beban Usaha | 1,073,041,846,866 | 1,057,462,965,927 | <i>Operating expense</i> |

48. PERSETUJUAN LAPORAN KEUANGAN

Manajemen bertanggungjawab sepenuhnya terhadap penyusunan laporan keuangan dan catatan atas laporan keuangan yang telah disetujui pada tanggal 29 Maret 2012.

48. APPROVAL OF FINANCIAL STATEMENTS

The Management responsible for preparing financial statements and notes to financial statements, which were adopted on March 29, 2012.



KERETA API

*Published by
Public Relations
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Indonesian Railways*

Head Office

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung 40117
Phone +62-22-4230031, 4230039, 4230054
Facs. +62-22-4203342, PO Box 1163 Bandung 40000
Email : humaska@kereta-api.co.id
Website : www.kereta-api.co.id