

**Pembahasan dan  
Analisis Manajemen**  
Management Discussion and  
Analysis

**96**

**Laporan Tata Kelola  
Perusahaan**  
Corporate Governance Report

**264**



# **Laporan Tahunan** 2014

Annual Report



**Komitmen Terhadap Inovasi dan Kualitas Pelayanan**

**Committed to Innovation  
and Service Quality**

# Komitmen Terhadap Inovasi dan Kualitas Pelayanan Committed to Innovation and Service Quality

Keberhasilan PT Kereta Api Indonesia (Persero), kedepan disingkat KAI, dalam menciptakan inovasi teknologi informasi dan jasa produk telah memberikan manfaat bagi pengguna jasa kereta api, terutama upaya KAI dalam meningkatkan kualitas pelayanan. KAI akan terus melanjutkan pembangunan dan pengembangan jalur dan layanan KAI, sehingga merubah wajah kereta api di Indonesia menjadi moda transportasi yang nyaman, aman, tepat waktu, dan modern. Selain itu, KAI memiliki berbagai keunggulan kompetitif dalam membangun konektivitas transportasi multimoda untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas sistem logistik nasional.

Terkait inovasi teknologi informasi yang dilakukan, tahun 2014 merupakan periode tahap integrasi sistem layanan TI dengan fokus utama meningkatkan kualitas layanan menjadi lebih baik. Fokus integrasi yang dilakukan adalah implementasi Mesin Cetak Tiket Mandiri, Aplikasi KAI Access, E-Parking, dan E-Gate.

Selain itu, KAI juga berhasil memperoleh beberapa penghargaan di tahun 2014 atas pencapaian di bidang pemasaran, kepemimpinan, inovasi, pelayanan, dan sumber daya manusia.

The success of PT Kereta Api Indonesia (Persero), hereinafter referred as KAI, is in creating those innovative information technology and services that are enjoyed by railway passengers, and particularly in the Company's efforts to improve service quality. KAI will continue the development and expansion of its railway lines and services, thus changing the image of Indonesia's railway as a mode of transportation that is convenient, safe, on time, and modern. Moreover, KAI has a competitive advantage in building multimode transportation connectivity to improve efficiency and effectiveness of a national logistics systems.

In terms of IT innovation, 2014 was a year of integration for IT systems and services with the main focus on integrating several IT services in order to provide better service quality. The integration focus was done by implementing self service ticket print machine, KAI Access Application, E-Parking and E-Gate.

In addition, in 2014 KAI also received several awards for innovation and service achievements in the field of marketing, leadership, innovation, services, and human resources.

#### FAKTA KAI TAHUN 2014

- Meraih 89 penghargaan di segala bidang yaitu pemasaran, kepemimpinan, inovasi, pelayanan, sumber daya manusia, keselamatan dan keamanan, dan modernisasi.
- Peluncuran aplikasi mobile “KAI Access.”
- Penerapan sistem e-parking di stasiun-stasiun kereta api di Jabodetabek.
- Volume angkutan penumpang meningkat 26% menjadi 280 juta penumpang.
- Volume angkutan barang meningkat 24% menjadi 31 juta ton.
- Peluncuran KA Siliwangi, KA New Sidomukti, KA Kalijaga, KA Sarangan Ekspres, KA Kamandaka, KA Pekalongan Ekspres, KA Menoreh 2, KA Joko Tingkir, dan KA Tegal Bahari.
- Peluncuran KA angkutan barang untuk air minum, semen, dan pasir.
- Mendatangkan lokomotif CC 205 sebanyak 5 unit, dan 256 unit KRL JR seri 205.
- KAI memiliki sumber daya manusia sebanyak 26.657 pekerja.

#### KAI 2014 FACTS

- Received 89 awards in all fields, including marketing, leadership, innovation, services, human resources, safety and security, and modernization.
- Launching of “KAI Access” mobile application.
- Implementation of e-parking system in all train stations in Greater Jakarta.
- Passenger volume increased by 26% to 280 million passengers.
- Freight transport volume increased by 24% to 31 million tons.
- Launching of Siliwangi Train, New Sidomukti Train, Kalijaga Train, Sarangan Ekspres Train, Kamandaka Train, Pekalongan Ekspres Train, Menoreh 2 Train, Joko Tingkir Train, and Tegal Bahari Train.
- Launching of freight transport trains for drinking water, cement, and sand.
- Imported 5 CC 205 locomotives, and 256 KRL JR 205.
- Total human resources of KAI stand at 26,657 employees.

# Daftar Isi

## Contents



01

### Komitmen Terhadap Inovasi dan Kualitas Pelayanan

Committed to Innovation and Service Quality

#### Infografis Kereta Api

Train Infographics



06

### Ikhtisar Utama 2014

#### 2014 Highlights

<b>Ikhtisar Pencapaian 2014</b>	6
Performance Highlights 2014	
<b>Ikhtisar Keuangan</b>	8
Financial Highlights	
<b>Ikhtisar Operasi</b>	10
Operational Highlights	
<b>Peristiwa Penting</b>	12
Event Highlights	
<b>Penghargaan dan Sertifikasi</b>	18
Awards and Certifications	

### Sambutan Menteri Perhubungan

Message from Minister of Transportation

20



26

### Laporan Manajemen

#### Management Report

<b>Laporan Dewan Komisaris</b>	26
Report from the Board of Commissioners	
<b>Profil Dewan Komisaris</b>	38
Profile of the Board of Commissioners	
<b>Laporan Direksi</b>	46
Report from the Board of Directors	
<b>Profil Direksi</b>	64
Profile of The Board of Directors	



74

### Profil Perusahaan

#### Company Profile

<b>Identitas Perusahaan</b>	74
Corporate Identity	
<b>Sekilas Perusahaan</b>	76
Company In Brief	
<b>Jejak Langkah</b>	78
Milestones	
<b>Visi dan Misi</b>	80
Vision and Mission	
<b>Tujuan Perusahaan</b>	81
Corporate Objectives	
<b>Bidang Usaha</b>	82
Business Profile	
<b>Jasa yang Dihasilkan</b>	84
Services Provided	
<b>Struktur Anak Perusahaan</b>	86
Subsidiary Structure	
<b>Daftar Anak Perusahaan</b>	87
List of Subsidiaries	
<b>Area Operasi</b>	88
Operation Area	

<b>Struktur Organisasi</b>	90
Organization Structure	
<b>Tata Nilai Perusahaan</b>	26
Corporate Value	
<b>Tinjauan Rencana dan Strategi 2014</b>	92
Overview of Plans and Strategies in 2014	



96

### Pembahasan dan Analisis Manajemen

#### Management Discussion and Analysis

<b>Tinjauan Industri</b>	98
Industry Review	
<b>Tinjauan Bisnis</b>	108
Business Review	
<b>Tinjauan Operasional</b>	122
Operations Review	
<b>Laporan Kinerja Anak Perusahaan</b>	139
Subsidiaries' Performance Reports	
<b>Tinjauan Kinerja Keuangan</b>	178
Financial Performance Review	
<b>Sumber Daya Manusia</b>	218
Human Resources	
<b>Teknologi Informasi</b>	252
Information Technology	



264

## Laporan Tata Kelola Perusahaan

### Corporate Governance Report

Tujuan Penerapan Prinsip-Prinsip GCG	266
Objectives of GCG Principles Implementation	
Pedoman dan Kebijakan Dasar GCG	267
Basic GCG Guidelines and Policies	
Struktur Tata Kelola	282
Governance Structure	
• Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS)	283
General Meeting of Shareholders (GMS)	
• Uraian Dewan Komisaris	293
Description of Board of Commissioners	
• Uraian Direksi	304
Description of Board of Directors	
Organ Pendukung Dewan Komisaris	329
Board of Commissioners Supporting Organ	
• Sekretaris Dewan Komisaris	329
Secretary to Board of Commissioners	
• Komite Audit	331
Audit Committee	
• Komite Pemantau Manajemen Risiko	338
Risk Management Monitoring Committee	
Sekretaris Perusahaan	345
Corporate Secretary	
Satuan Pengawasan Intern	354
Internal Audit Unit	
Akuntan Publik	363
Public Accountant	
Pusat Manajemen Risiko	364
Risk Management Center	
Perkara Penting	383
Litigation Cases	
Akses Informasi dan Data Perusahaan	388
Access to Corporate Information and Data	
Kode Etik	392
Code of Ethics	
Whistleblowing System	402
Whistleblowing System	



410

## Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

### Corporate Social Responsibility

Anggaran dan Lingkup Kegiatan	413
The Scope and Budget of Activities	
Ketenagakerjaan, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	416
Employment, and Occupational Safety and Health (K3)	
Pengembangan Sosial Kemasyarakatan	424
Community Development	

Pernyataan Tanggung Jawab Laporan Tahunan 2014	436
Responsibility for 2014 Annual Report	



438

## Laporan Keuangan Konsolidasian

### Consolidated Financial Statements



# MODA TRANSPORTASI MASA DEPAN

## THE FUTURE OF TRANSPORTATION

### Peran Moda Transportasi Kereta Api

#### Train's Role on Transportation

Kereta Api adalah moda transportasi massal yang paling efektif, baik untuk jarak jauh maupun dekat, serta dapat memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam mempermudah dan mengakomodasi seluruh aktivitas ekonomi dan sosial.

Trains represent the most effective mass transportation mode for short- and long-distances, to accommodate a basic need of people as related to economic and social activities.

### Peran Kereta Api dalam Pembangunan Ekonomi

#### Train's Role on Economic Growth

Memberikan fasilitas bagi sistem produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi, baik pada tingkat nasional maupun daerah sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

To facilitate production systems and investments resulting in positive impacts to the economy at the national as well as regional level, ultimately resulting in improved welfare for society.



# Manfaat Pengembangan Perkeretaapian di Indonesia

Benefits of Railway Development in Indonesia

**Mengurangi beban jalan raya sekaligus menekan kerusakan jalan raya.**

Reducing the load on roadways and therefore reducing roadway damage.



**Menghemat keuangan Negara yang dialokasikan untuk perawatan jalan raya.**

Saving the portion of State budget allocated to roadway maintenance.



**Menekan kepadatan lalu lintas jalan raya sekaligus mengurangi konsumsi BBM akibat kemacetan lalu lintas.**

Reducing traffic volume on roadways and therefore reducing fuel consumption.



**Mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya.**

Reducing potential traffic accidents on roadways.



**Meminimalisasi biaya angkutan dan distribusi logistik nasional.**

Minimizing the costs for transportation and distribution in national logistics.

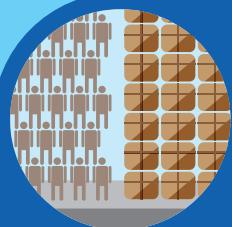


## Keunggulan Moda Kereta Api

Advantages of Railway

**Dapat mengangkut barang dan penumpang secara massal.**

Capable of mass transportation of people and cargo.



**Tingkat keselamatan tinggi, karena kereta api memiliki jalan tersendiri yang tidak boleh dilewati oleh kendaraan lainnya.**

High safety factor, as trains runs on their own tracks that are not used by any other vehicle.



**Lebih hemat energi karena menggunakan energi sekunder.**

More energy-efficient due to the use of secondary energy.



**Gangguan cuaca tidak begitu berpengaruh terhadap pengoperasian kereta api.**

Train operation is less affected by weather conditions.



# Ikhtisar Pencapaian 2014

## Performance Highlights 2014

### Bidang Usaha

Business Line

**21,8%**

Pendapatan naik menjadi Rp10,5 triliun dari Rp8,6 triliun tahun 2013.  
 Increase in income from Rp8.6 trillion in 2013 to Rp10.5 trillion.

Volume total angkutan penumpang naik menjadi 280,35 juta penumpang dari 221,73 juta penumpang tahun 2013.  
 Increase of passengers from 221.73 million passengers in 2013 to 280.35 million passengers.

**26,3%**

**24,2%**

Volume total angkutan barang naik menjadi 30.685 juta ton dari 24.714 juta ton tahun 2013.  
 Increase in freight from 24,714 million tons in 2013 to 30,685 million tons.

Jumlah kilometer-penumpang naik menjadi 20.915 juta km dari 12.373 juta km tahun 2013.  
 Increase of km passengers from 12,373 million km in 2013 to 20,915 million km.

**20,4%**

**20,5%**

Jumlah kilometer-ton barang naik menjadi 9.888 juta km dari 8.207 juta km tahun 2013.  
 Increase of km freight ton from 9,888 million km in 2013 to 8,207 million km.

### Pelayanan dan Keselamatan

Service and Safety

**4,09**

Indeks kepuasan pelanggan (skala 1-5) yang berarti memuaskan.  
**Customer satisfaction index** (scale 1 to 5) which means satisfactory.

Jumlah lokomotif mogok di bawah toleransinya sebanyak 601 kejadian  
 The number of **locomotive breakdowns** below the tolerance of 601.

**441**

Waktu peredaran Gerbong  
 Wagon Utilization

**2,4** hari  
 day

Jumlah waktu peredaran gerbong di bawah toleransi sebesar 2,73 hari  
 Total wagon utilization rate below the tolerance  
 2,73 days

### Sarana Siap Operasi

Ready-To-Operate Rolling Stock

**41,9%**

Jumlah KRL siap operasi naik menjadi

582 unit dari 410 unit tahun 2013.  
 The number of ready-to-operate electric trains increased from 410 units in 2013 to 582 units.

**10,9%**

Jumlah gerbong siap operasi naik 10% menjadi 6.387 dari 5.758 tahun 2013.

The number of ready-to-operate wagons increased by 10%, from 5,758 units in 2013 to 6,387 units.

### Kekuatan Alat Produksi Prasarana Infrastruktur Capacity

Rel dalam Kondisi Baik  
 Good Condition Rail

**8,5%**

Jumlah rel dalam kondisi baik naik menjadi 3.590 km dari 3.308 km di tahun 2013.  
 Total good condition rail increases to 3,590 km from 3,308 km 2013.

## Kinerja Keuangan

### Financial Performance

**21,8%**

Total pendapatan naik menjadi Rp10,5 triliun dari tahun lalu sebesar Rp8,6 triliun.

**Total revenues increased from Rp8.6 trillion in the previous year to Rp10.5 trillion.**

**10,7%**

Nilai Aset menjadi Rp16,8 triliun dari Rp15,2 triliun tahun 2013.

**Total assets increased from Rp15.2 trillion in 2013 to Rp16.8 trillion.**

**68,3%**

Laba komprehensif naik menjadi Rp949 miliar dari tahun lalu sebesar Rp561 miliar.

**Comprehensive income increased from the previous year at Rp561 billion to Rp949 billion.**

**90**

Skor kesehatan perusahaan masuk dalam kategori sehat dengan peringkat AA.

**Company health score categorized as Healthy with AA rating.**

## Pengembangan Usaha

### Business Development

- Kebutuhan **pendanaan eksternal** terhadap keseluruhan **investasi** Perseroan sebesar **Rp10,1 triliun, dan Rp4,024 triliun telah dipenuhi** melalui kredit sindikasi bank.
- **Pengembangan angkutan batubara** PT Bukit Asam Tbk sampai dengan kapasitas minimal **22,75 juta ton** per tahun.
- **Pengembangan angkutan ke KA Bandara Soekarno Hatta** dengan kebutuhan peningkatan daya listrik, penambahan sinyal, peningkatan fasilitas serta penambahan 1.200 unit KRL.
- Need of **external funds** for all Company **investments** was **Rp10.1 trillion, Rp4.024 trillion** of which was secured through bank syndication credit.
- **Increase of coal transportation** from PT Bukit Asam (Tbk) up to minimum 22.75 million tons per year.
- **The construction of airport railways to Soekarno Hatta airport**, which requires increase of electricity power, the addition of signals, the improvement of facilities and the addition of 1,200 electric train cars.

## Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

### Corporate Social Responsibility

- Dana CSR tahun 2014: Rp12.185 miliar
- Jumlah mitra binaan: 131 unit usaha
- Dana Community Relations di tahun 2014 sebesar Rp4,2 miliar
- Berbagai Prestasi Olah Raga dan Marching Band Locomotive
- Penanaman 15.000 pohon dan perbaikan sarana dan prasarana di Baduy untuk pelestarian lingkungan
- Kepedulian pada korban bencana Gunung Kelud dan Longsor Banjarnegara
- Disbursed CSR funds in 2014: Rp12,185 billion
- Number of trained partners: 131 business units
- Funds allocated for Community Relations in 2014 reached Rp4.2 billion
- 15,000 trees planted and improvement on facility and infrastructure in Baduy for environment preservation
- Assistance for victims of Gunung Kelud eruption and Banjarnegara landslide disasters

## Tata Kelola Perusahaan

### Corporate Governance

**84,03**

Nilai assessment GCG dengan predikat Baik. GCG assessment score with the predicate Good.

**8,35**

Skor BUMN Bersih yang berarti sangat berkomitmen. BUMN Bersih score means strongly committed.

**462,25**

Nilai kriteria penilaian kinerja unggul yang berarti *early improvement*. Score of Performance Excellence assessment criteria means early improvement.

# Ikhtisar Keuangan

## Financial Highlights

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	Description
<b>Laporan Laba Rugi Komprehensif (Rp juta)</b>						
Comprehensive Profit (Loss) Statement (Rp million)						
Pendapatan Operasi	5.191.554	6.094.095	6.966.237	8.600.972	<b>10.478.074</b>	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	4.008.055	4.675.846	5.024.796	5.920.554	<b>7.068.027</b>	Cost of Revenue
Laba Kotor	1.183.498	1.418.249	1.941.441	2.680.418	<b>3.410.047</b>	Gross Profit
Beban Usaha	1.057.463	1.277.860	1.243.802	1.620.304	<b>1.839.802</b>	Operating Expenses
Laba Usaha	126.035	140.389	697.639	1.060.114	<b>1.570.245</b>	Income from Operations
Pendapatan (Beban) Lain-lain	156.762	157.668	(101.735)	(270.808)	<b>(350.263)</b>	Other Income (Expense)
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	282.798	298.057	595.904	789.306	<b>1.219.982</b>	Profit Before Income Tax
Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	(66.698)	(96.812)	(170.799)	(228.590)	<b>(276.555)</b>	Income Tax Benefit (Expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	216.099	201.244	425.105	560.717	<b>943.427</b>	Net Income for the Year
Pendapatan Komprehensif Lain	-	-	-	-	-	Other Comprehensive Income
Jumlah Laba Komprehensif	216.099	201.244	425.105	560.718	<b>943.427</b>	Total Comprehensive Income
Kepentingan Non Pengendali	(237)	(664)	(463)	315	<b>(4.793)</b>	Non Controlling Interest
Laba yang Dapat Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	216.336	201.908	425.568	560.402	<b>948.221</b>	Net Income Attributable to Owners of the Parent Company

### Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian (Rp juta)

Consolidated Statement of Financial Position (Rp million)

<b>Assets</b>						
Aset Lancar	2.048.493	1.823.431	2.540.814	4.137.884	<b>3.806.315</b>	Current Assets
Aset Tidak Lancar	3.535.106	4.242.979	6.420.248	11.120.887	<b>13.088.295</b>	Non-Current Assets
<b>Jumlah Aset</b>	<b>5.583.599</b>	<b>6.066.410</b>	<b>8.961.062</b>	<b>15.258.771</b>	<b>16.894.609</b>	<b>Total Assets</b>
<b>Liabilitas &amp; Ekuitas</b>						
Liabilitas Lancar	773.498	1.237.591	2.176.655	4.258.534	<b>5.243.164</b>	Current Liabilities
Liabilitas Tidak Lancar	812.292	880.623	1.460.994	4.877.986	<b>4.726.056</b>	Non-Current Liabilities
Ekuitas	3.997.810	3.948.195	5.323.413	6.122.251	<b>6.925.389</b>	Equity
<b>Jumlah Kewajiban dan Ekuitas</b>	<b>5.583.599</b>	<b>6.066.410</b>	<b>8.961.062</b>	<b>15.258.771</b>	<b>16.894.609</b>	<b>Total Liability and Equity</b>

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	Description
<b>Rasio Keuangan Utama (%)</b>						
Key Financial Ratios (%)						
Return On Equity (ROE)	6,55	6,24	10,62	10,32	20,14	Return On Equity (ROE)
Return On Investment (ROI)	8,83	9,91	12,96	10,13	14,49	Return On Investment (ROI)
Rasio Kas	97,28	47,74	50,35	43,13	35,96	Cash Ratio
Rasio Lancar	262,04	147,42	116,75	97,17	72,60	Current Ratio
Collection Period (hari)	34,36	39,56	35,68	42,71	15,59	Collection Period (days)
Perputaran Persediaan (hari)	40,10	33,64	36,28	27,10	21,00	Inventory Turn Over (days)
Perputaran Total Aset	103,86	111,90	85,12	56,95	68,90	Total Asset Turn Over
Rasio Modal Sendiri Terhadap Total Aset	39,94	39,52	54,59	35,02	35,86	Ratio of Equity to Total Assets
Return On Capital Employed (ROCE)	5,46	5,71	8,28	7,20	11,36	Return On Capital Employed (ROCE)
Margin EBITDA	0,09	0,09	0,13	0,17	0,22	EBITDA Margin

### Jumlah Pendapatan (Rp juta)

Total Revenue (Rp million)

2010		5.191.554
2011		6.094.095
2012		6.966.237
2013		8.600.972
2014		10.478.074

### Laba Komprehensif (Rp juta)

Comprehensive Income (Rp million)

2010		216.099
2011		201.244
2012		425.105
2013		560.717
2014		943.427

### Jumlah Aset (Rp juta)

Total Assets (Rp million)

2010		5.583.599
2011		6.066.410
2012		8.961.062
2013		15.258.771
2014		16.894.609

### Ekuitas (Rp juta)

Equity (Rp million)

2010		3.997.810
2011		3.948.195
2012		5.323.413
2013		6.122.251
2014		6.925.389

# Ikhtisar Operasi

## Operational Highlights

### Sarana Siap Operasi (Unit)

Ready to Operate Rolling Stock (Units)

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	Description
Lokomotif	316	343	328	469	<b>464</b>	Locomotive
Kereta Rel Diesel (KRD)	107	100	96	85	<b>86</b>	KRD
Kereta Rel Listrik (KRL)	320	432	510	410	<b>582</b>	KRL
Kereta	1.338	1.363	1.514	1.482	<b>1.430</b>	Coach
Gerbong	3.406	3.794	5.233	5.758	<b>6.387</b>	Wagon

### Keandalan Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik Aliran Atas

Reliability of Signal, Telecommunication and Electricity

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	Description
Sinyal	82,32	93,73	94,75	97,96	<b>99,82</b>	Signal
Telekomunikasi	76,8	99,9	99,91	96,2	<b>99,74</b>	Telecommunication
Listrik	67,17	98,17	98,38	97,43	<b>99,84</b>	Electric

### Jumlah Kereta Siap Operasi (Unit)

Number of Ready to Operate Coaches (Units)

2010		1.338
2011		1.363
2012		1.514
2013		1.482
2014		1.430

### Jumlah KRL Siap Operasi (Unit)

Number of Ready to Operate Electric Trains (Units)

2010		320
2011		432
2012		510
2013		410
2014		582

### Jumlah Gerbong Siap Operasi (Unit)

Number of Ready to Operate Wagons (Units)

2010		4.836
2011		4.836
2012		4.970
2013		5.758
2014		6.387

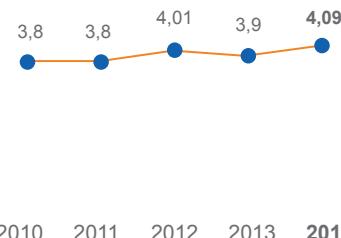
### Jumlah Lokomotif Siap Operasi (Unit)

Number of Ready to Operate Locomotives (Units)

2010		316
2011		343
2012		328
2013		469
2014		464

## Indeks Kepuasan Pelanggan Angkutan Penumpang

Customer Satisfaction Index for Passenger Transportation



### Rata-Rata Keterlambatan Kereta Api Penumpang (dalam menit)

Average of Delay of Passenger Trains (In minutes)



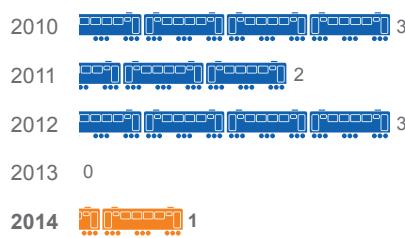
### Rata-Rata Keterlambatan Kereta Api Barang (dalam menit)

Average of Delay of Freight Trains (In minutes)



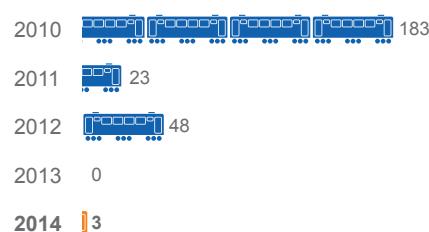
### Jumlah Peristiwa Tabrakan Kereta Api

Number of Train Collision Accidents



### Jumlah Korban Fatal dan Luka Peristiwa Kecelakaan Kereta Api

Number of Injured and Fatalities in Train Incidents



# Peristiwa Penting 2014

## Event Highlights 2014



### Januari January

**10**

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

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



### Februari February

**01**

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

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



**04**

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

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



**05**

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

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



**08**

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

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



**17**

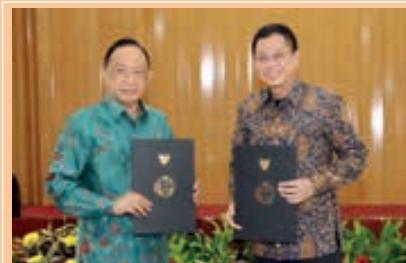
Setelah KA Kalijaga rute Solo-Purwokerto dioperasikan, Senin (17/2), KAI kembali mengoperasikan KA baru yaitu KA Kamandaka (Purwokerto-Semarang Tawang) yang diresmikan oleh Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo.

After the operation of Solo-Purwokerto Kalidjaga Train, on Monday (17/2), KAI operates its new train route, Kamandaka Train (Purwokerto-Semarang Tawang) which was inaugurated by Ganjar Pranowo, the Governor of Central Java.

**25**

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

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



### Maret March

**21**

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

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

**26**

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

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

**27**

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

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

### April April

**17**

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

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

**24**

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

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

## Peristiwa Penting 2014 Event Highlights 2014



### Mei May

**04**

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

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

**05**

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

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

**31**

Komisaris Utama KAI Iman Haryatna menandatangi prasasti peresmian kantor Daop 1 Jakarta didampingi Dirut KAI Ignasius Jonan, dan EVP Daop 1 Jakarta Heru Isnadi, (31/5). Mulai Mei 2014 Kantor Daop 1 Jakarta resmi pindah dari Stasiun Jakarta Kota ke Stasiun Cikini.

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



### Juni June

**09**

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

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

**15**

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

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

### Juli July

**02**

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

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

**11**

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

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

**22**

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

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

**24**

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

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

**Agustus August****19**

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

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

**September September****03**

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

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

**04**

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

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

## Peristiwa Penting 2014 Event Highlights 2014



### September September

**11**

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

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



**28**

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

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



### Oktober October

**01**

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

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



**04**

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

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

**15**

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

President Director of KAI Ignasius Jonan and Fred P. Hochberg, President of Exim Bank, Russell Stokes, CEO GE Transportation, signed a loan agreement for US\$94.3 million from Exim Bank Washington, Wednesday (15/10). The loan facility will be used to finance the purchase of 50 locomotive units from General Electric.

**18**

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

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

**31**

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

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

**November November****08**

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

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

**10**

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

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

**Desember December****09**

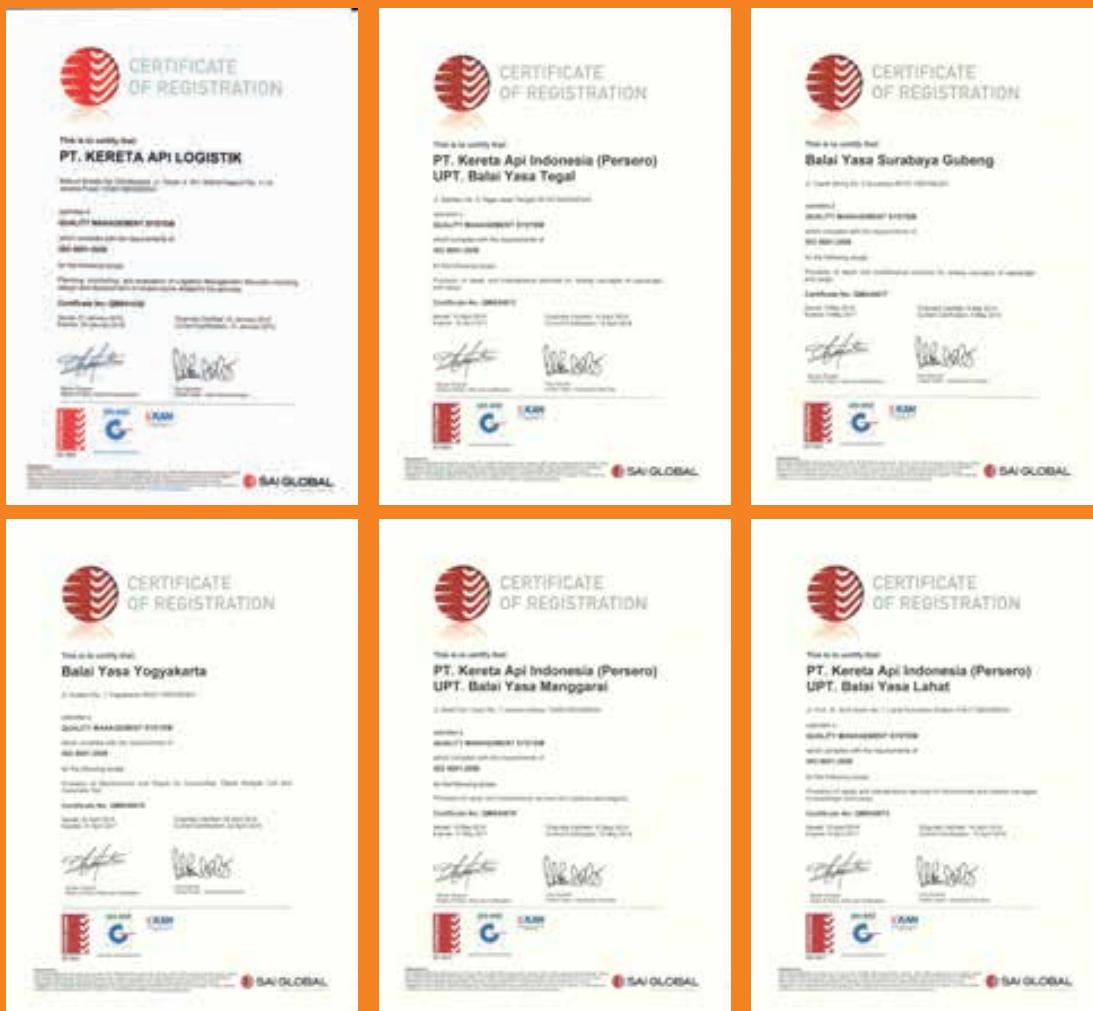
Bertempat di Stasiun Gambir, KAI meluncurkan Buku "Pahlawan di Sepanjang Lintasan" yang dilakukan oleh Direktur Utama KAI Edi Sukmoro dan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, dalam rangka memperingati kepaahlawanan dari 3 pekerja KAI yang wafat dalam kejadian KRL Desember 2013.

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

# Penghargaan dan Sertifikasi

## Awards and Certifications

 <p><b>Men's Obsession Awards 2014</b> (Jakarta, 14 Februari) The Most Innovative Companies</p>	 <p><b>Indonesia Contact Center Association</b> (Jakarta, 28 Mei)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The winner of The Best HR Retention Program, Silver</li> <li>- The winner of The Best Technology Innovation, Silver</li> <li>- The winner of The Best Teamwork, Gold</li> <li>- The winner of The Best Contact Center Operations, Gold</li> <li>- The winner of The Best Creative Team, Platinum</li> </ul>	 <p><b>Indonesia Contact Center Association</b> (Jakarta, 11 Juni) Runner Up 3 Grand Champion The Best Contact Center Indonesia</p>	
 <p><b>Majalah SWA</b> (Jakarta, 25 Juni 2014) Direktur Keuangan KAI, Kurniadi Atmosasmita menerima penghargaan sebagai The Third Winner of Indonesia Best Chief Financial Officer (CFO) 2014</p>	 <p><b>BUMN Marketing Day 2014</b> (Jakarta, 21 Agustus)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penghargaan Silver untuk Strategical Marketing</li> <li>- Penghargaan Gold untuk Tactical Marketing</li> </ul>	 <p><b>Malam Penganugerahan Living Legend Company &amp; Everlasting Brand Award 2014 oleh Warta Ekonomi</b> (Jakarta, 4 September) Penghargaan "Living Legend Company 2014"</p>	
 <p><b>Anugerah BUMN Web Awards 2014</b> (Jakarta, 15 Oktober)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Website Pemenang Poling Pembaca Berita Satu Sektor Transportasi dan Pergudangan</li> <li>- Website BUMN Transaksional Terbaik 2014</li> </ul>			
 <p><b>Seminar Indonesia Leadership and Human Capital Summit</b> (Jakarta, 16 Oktober) The Third Champion of Indonesia Best Company in Creating Leaders from Within 2014</p>	 <p><b>Majalah SWA</b> (Jakarta, 22 Oktober 2014) Direktur Utama KAI, Ignasius Jonan terpilih sebagai The First Rank The Best CEO 2014</p>	 <p><b>APCCAL Recognition of Excellence</b> (Jakarta, 20 November) penghargaan Best Practice Award 2014</p>	<p><b>Kompetisi Temu Karya Mutu &amp; Produktivitas Nasional (TKMPN) dan International Quality &amp; Productivity Convention (IQPC) 2014</b> (Batam, 21 November)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inovasi Cetak Tiket Mandiri – Kategori Gold</li> <li>- Inovasi Remote Technical Terminal Interlockina - Kategori Silver</li> <li>- Inovasi Pembuatan Mesin Press Pintu Longhood Lokomotif - Kategori Silver</li> </ul>
 <p><b>HR Excellence Award 2014 dan Indonesia Future HR Leader 2014</b> (Jakarta, 1 Desember)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penghargaan dalam kategori Recruitment and Attraction</li> <li>- Penghargaan dalam kategori Human Resources Transformation</li> </ul>	 <p><b>Inovasi Mesin Cetak Tiket Mandiri</b> (Jakarta, 2 Desember) Untuk Tim Stasiun Yogyakarta Kompetisi Cipta Karya Inovatif (CKI) BUMN 2014</p>	 <p><b>Indonesia Trusted Companies</b> (Jakarta, 17 Desember) The Indonesia Good Corporate Governance Award 2014</p>	





**IGNASIUS JONAN**  
Menteri Perhubungan  
Minister of Transportation

# Sambutan Menteri Perhubungan

## Message from Minister of Transportation

Salam sejahtera,

Semangat untuk terus melakukan inovasi dan perbaikan kualitas pelayanan harus menjadi sebuah kultur baru di era transformasi penyelenggaraan transportasi nasional saat ini.

Melalui penerapan '*leading by example*' yang menjunjung tinggi integritas dan disiplin dalam bekerja, saya yakin transformasi ini akan memberikan dampak luar biasa bagi perubahan dan perbaikan moda transportasi darat, laut dan udara di Indonesia.

Saat ini KAI telah bangkit secara sangat mengejutkan dengan memberikan manfaat positif bagi para pengguna jasa serta berhasil meraih berbagai pencapaian penting di tahun 2014. Semua pencapaian tersebut, hendaknya menjadi pendorong untuk terus melakukan perbaikan kinerja berkelanjutan pada empat pilar utama, yakni; pelayanan, kenyamanan, keselamatan dan ketepatan waktu,

Di masa mendatang, potensi pengangkutan barang menggunakan kereta api akan sangat menjanjikan, melihat industri berbasis hasil alam dan manufaktur masih terus berkembang. Sebagai salah satu moda tranportasi yang memiliki banyak keunggulan kompetitif, kereta api harus berada di barisan terdepan dalam membangun konektivitas transportasi multimoda demi meningkatkan efisiensi dan efektivitas sistem logistik nasional.

Dalam kesempatan ini saya sampaikan terima kasih kepada seluruh insan kereta api dan masyarakat pengguna jasa kereta api yang telah berhasil membuktikan, bahwa dengan integritas dan disiplin yang tinggi, sesungguhnya Indonesia mampu berubah menjadi lebih baik dan berkarakter.

Salam Kereta Api

Greetings,

The spirit to undertake continuous innovations and service quality improvement should become our new culture today, in an era of transformation in the national transportation industry.

Through the implementation of '*leading by example*' with integrity and discipline in the workplace, I am confident that this transformation will result in hugely significant impacts in changes and improvements in Indonesia's land, sea and air transportation modes.

KAI has recently shown a quite surprising rebound, providing various positive benefits to service users and achieving a number of significant accomplishments throughout 2014. All those achievements should serve to motivate further performance improvements in the four core pillars of service, convenience, safety, and punctuality.

Going forward, we see bright prospects in the freight train business in line with the further growth and development of natural resource-based industries and the manufacturing sector. With its many competitive advantages among the transportation modes, rail transport should be at the forefront of the development of multi-mode transportation connectivity in order to improve the efficiency and effectiveness of national logistics.

Allow me to take this opportunity to convey my appreciation to all employees of KAI as well as service users among the general public. Together, we have proven that with integrity and discipline, Indonesia is able to change for the better as a dignified nation.

Salam Kereta Api

**Ignasius Jonan**  
Menteri Perhubungan | Minister of Transportation

## Robert Blake - Dubes AS untuk Indonesia *US Ambassador to Indonesia*

Pengalaman saya menggunakan KA Argo Parahyangan Jakarta-Bandung sangat enak dan nyaman. Pelayanannya sangat luar biasa. Pemandangan selama perjalanan sangat luar biasa, Indonesia memiliki gunung, bukit, persawahan, dan lainnya. Sangat indah sekali.

In my experience, the Argo Parahyangan Jakarta-Bandung train is very nice and comfortable. The service is excellent. During the journey, the views of mountains, hills, and paddy fields are just incredibly beautiful.



## Cyntia - Ibu Rumah Tangga *Housewife*



Naik kereta api adalah pilihan saya buat berpergian jauh. Sekarang pelayanan kereta api jadi lebih baik, toilet bersih, dan pramugarinya ramah. Makanan selama perjalanan juga variatif dan enak, anak-anak juga pada suka. kereta api sekarang udah semakin nyaman untuk perjalanan sekeluarga.

I prefer to take the train if I have to travel far. The services in today's trains are much better, with clean toilets and friendly compartment crew. The food served aboard the trains is good, with a choice of menu, and the children like the trains too. Going by train is a good way for a family to travel.

## Thommas Allpres & William Hall - England, Sheffield



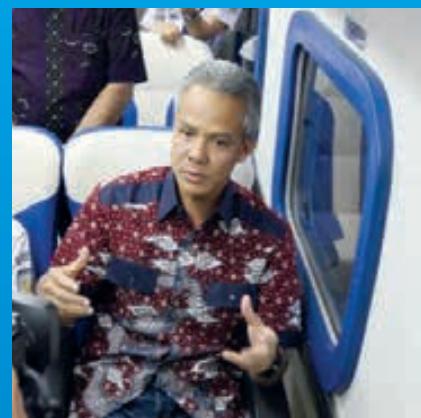
Sudah dua hari kami di Indonesia. Negeri yang indah, kami berencana keliling Indonesia menggunakan kereta api. Kami menggunakan KA Taksaka dari Jakarta, Gambir menuju Yogyakarta. Pemesanan melalui online sangat mudah sekali, sehingga kami bisa langsung mendapatkan tiket yang kami inginkan. Stasiun Gambir juga sangat nyaman bagi kami para turis asing, papan pengumuman yang mudah dipahami dan tempat makan yang banyak pilihannya membuat kami dapat menunggu dengan nyaman.

We've been two days in Indonesia. Beautiful country, and we plan to travel around Indonesia using the train. We used the Taksaka Train from Gambir, Jakarta to get to Yogyakarta. We purchased our train tickets directly using the online service. It was easy and very convenient. The train station at Gambir is also comfortable for foreign tourists like us, with easy-to-understand signboards and a diverse choice of foodstalls to while away the time waiting for our train.

## Ganjar Pranowo - Gubernur Jawa Tengah Governor of Central Java

Sejak muda sering sekali saya menggunakan Kereta Api. Dahulu kereta api itu banyak penumpang yang berdiri, naik di atap KA, penuh asap rokok, dan pedagang asongan. Saya terkesan dengan dengan kondisi yang sekarang, sudah ber-AC, toiletnya bersih, dan tentunya nyaman dan Aman. Kereta Api ini menjadi moda transportasi massal yang efektif di tengah berbagai permasalahan di jalan raya.

I have been a frequent train user since my younger days. In those days, the trains were full of passengers standing, even sitting on the coach roof, full of cigarette smoke and hawkers. I'm impressed by the condition today, with full AC, clean toilets, all very comfortable and safe. Trains are very effective for mass transportation, compared to road travel with its various problems.



## Anarima - Wiraswasta *Entrepreneur*

Sejak mulai usaha ini, ada banyak tawaran pameran untuk produk di daerah Jawa, untuk menghemat tenaga dan biaya, saya biasanya menggunakan kereta api. seperti beberapa tahun ke belakang saya beberapa kali harus bolak-balik Bandung - Yogyakarta, dengan kereta api, perjalanan saya tidak perlu menguras tenaga.

Since I started this business, I got invited to various product exhibitions in Java, for instance, in the last couple of years I had to travel to Bandung and back to Yogyakarta several times. I used the train for these trips, as it is much easier in terms of energy expended and also costs.



## Agus Pambagio - Pemerhati Kebijakan *Public Policy Consultant*



Bagi saya, KAI merupakan *masterpiece* dan *icon* kemajuan pelayanan publik di Indonesia. Kemajuan KAI dalam melayani masyarakat sangat membanggakan. Untuk menggambarkan bagaimana sebuah pelayanan yang baik pada publik, saat ini saya menggunakan KAI sebagai contoh yang luar biasa.

For me, KAI is an icon of progressive public services in Indonesia. The progress of KAI in serving the public is very impressive. Whenever I am asked to provide an example of good public service nowadays, I point out KAI as a case study.

## Widhea Adiwijaya - Mahasiswa *University Student*



**Naik kereta itu pilihan yang paling baik buat mahasiswa kayak aku yang kampusnya berada di pusat kota. Dengan naik KRL bisa lebih hemat waktu, biaya, tapi tetap nyaman! gak perlu kejebak macet berjam-jam.**

Using the train is ideal for students like me, with my campus located in the middle of the city. It is more time efficient, with no need to get stuck for hours in traffic jams, and the ride is comfortable, too!

## Bayu Bharotodiasto - *Arsitek Architect*

**Karena pekerjaan saya berdomisili di Jakarta, banyak klien saya yang ada di luar kota, salah satunya di Yogyakarta. Saya lebih suka menggunakan KA untuk perjalanan saya dari Jakarta – Yogyakarta. Naik kereta api sekarang lebih baik, dengan naik KA saya tidak perlu capek-capek bawa kendaraan sendiri, perjalanan jauh terasa lebih nyaman.**

I live and work in Jakarta, but many of my clients live outside Jakarta, including in Yogyakarta. I prefer to use the train to go to Yogyakarta and back to Jakarta. Trains are much better now, I don't get tired out from having to drive my own car, and the journey is more comfortable.





DJOKO SARWOKO  
Komisaris Utama  
President Commissioner

# Laporan Dewan Komisaris

## Report from the Board of Commissioners

# Pemegang saham yang terhormat.

*Dear Valued Shareholders,*

Walaupun perlambatan ekonomi global masih belum memberikan harapan adanya titik balik pemulihan, Indonesia memasuki tahun 2014 dengan optimisme tinggi mengingat perekonomian domestik dalam empat tahun terakhir relatif stabil dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 5,9%. Tetapi situasi mulai berubah saat memasuki kuartal kedua. Berbagai indikator ekonomi menunjukkan pelemahan seiring meningkatnya dinamika politik di Indonesia terkait pemilihan umum. Nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS terus melemah hingga akhir tahun sehingga nilai tukar rata-rata tahun 2014 mencapai Rp11.864

While the global economic situation has not shown signs of when it could turn the corner from recession to recovery, Indonesia embarked year 2014 with strong optimism with its relatively stable economic growth rate over the last four years averaging 5.9%. However, the situation began to change as the second quarter approached. Weaker key economic indicators started to be noticed, attributable to legislative and presidential elections that had spawned public enthusiasm in political issues. The Rupiah had continued to weaken against the US Dollar and by the end of 2014 was recorded at Rp11,864 per US Dollar

## Kami mendukung berbagai inovasi dan program pengembangan yang terstruktur dan berkelanjutan untuk memantapkan transformasi Perseroan menjadi service company.

We always support innovations as well as structured and sustainable development programs to strengthen the Company's transformation into a service company.

per dolar AS dibandingkan rata-rata Rp10.443 per dolar AS pada tahun 2013. Sedangkan tingkat inflasi per 31 Desember 2014 (YoY) mencapai 8,36%, tidak membaik dibandingkan 8,38% pada tahun sebelumnya. Di akhir tahun, Indonesia hanya mampu mencapai pertumbuhan sebesar 5,0%, lebih rendah dari 5,6% pada tahun 2013.

compared to Rp10,443 in 2013. The inflation rate per December 31, 2014 (YoY) reached 8.36%, making no improvement from 8.38% in the prior year. Data by the end of the year showed that Indonesia was only able to record an economic growth rate of 5.0%, lower than the 5.6% in 2013.

Kebijakan pemerintah mencabut subsidi bahan bakar minyak (BBM) yang membuat harga premium dan solar naik di bulan November 2014 berdampak pada kenaikan biaya transportasi dan distribusi barang. Kenaikan tarif angkutan umum dan biaya pengangkutan barang hasil produksi dan komoditas memicu kenaikan harga berbagai kebutuhan pokok yang memberatkan masyarakat dan menurunkan daya beli. Masyarakat menjadi selektif mengatur pengeluarannya. Kebutuhan sekunder yang dianggap kurang penting dipangkas atau tidak dilakukan sama sekali. Sebagian pelaku usaha juga cenderung bersikap menunggu (*wait and see*) dalam mengeksekusi investasi.

KAI sebagai penyedia jasa perkeretaapian yang meliputi usaha angkutan penumpang dan barang tentu terkena dampak dari dinamika faktor eksternal tersebut. Pelemahan nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS berpotensi membebani posisi keuangan Perseroan karena sebagian besar belanja modal untuk sarana produksi dan suku cadang merupakan pembelian impor yang menggunakan valuta asing. Kenaikan harga BBM berdampak pada peningkatan biaya operasional bagi KA jarak jauh dan menengah yang menggunakan bahan bakar solar. Sedangkan penurunan daya beli masyarakat dan melambatnya iklim investasi, diyakini secara tidak langsung menahan pertumbuhan volume penumpang dan barang. Namun menurut pandangan Dewan Komisaris, Direksi berhasil mengatasi berbagai kendala eksternal tersebut dan mencatat pencapaian-pencapaian penting bagi kesinambungan usaha Perseroan.

### **Penilaian atas Kinerja Direksi**

Dewan Komisaris memberikan apresiasi atas kerja keras Direksi dan seluruh komponen Perseroan sehingga mampu mencapai kinerja yang baik.

Kinerja Keuangan. Di sisi keuangan, kami menggarisbawahi pendapatan yang meningkat signifikan sebesar 21,8% dari Rp8,60 triliun di tahun 2013 menjadi Rp10,48 triliun. Dengan upaya efisiensi di semua lini dan peningkatan rasio produktivitas per pekerja, kenaikan beban pokok pendapatan berhasil ditekan dengan peningkatan sebesar 19,4%, dari Rp5,92 triliun di 2013 menjadi Rp7,07 triliun. Hasilnya, Perseroan dapat membukukan laba bersih sebesar Rp943,43 miliar, naik signifikan sebesar 68,3% dibandingkan Rp560,72 miliar pada tahun 2013.

The government's unavoidable policy to remove fuel oil (BBM) subsidy, which then caused the prices of gasoline and diesel to climb in November 2014, led to soaring costs for transportation and the distribution of goods. Higher fares for public transportation and the cost of transporting manufactured goods and commodities both caused the prices of the people's basic needs to increase, placing quite a burden on the public while causing their purchasing power to weaken. The society thus became more selective in spending. People began to cut and even stop spending for secondary items. Businesses seemed to prefer to wait and see before making further investment.

KAI as the provider of railway services in the passenger and freight businesses was not spared from the impacts of these external factors. A weaker Rupiah exerted heavy pressure on our financial position as most of the capital expenditure for production facilities and purchases of spare parts were import transactions using foreign currencies. The fuel price hike has caused the operating expenses of diesel-run mid- and long-distance trains to soar. At the same time, the weaker purchasing power of the society and less vibrant investment climate are believed to have indirectly held back the growth of volume of passengers and goods. Despite all these, we as the Board of Commissioners view that the Board of Directors has successfully surmounted these external challenges and made key achievements to sustain the Company's business.

### **Appraisal for the Board of Directors**

We really appreciate the hard work shown by the Board of Directors and all of the Company's components that allowed them to reach high performance.

Financial Performance. Financially, let us underline the 21.8% increase in income from Rp8.60 trillion in 2013 to Rp10.48 trillion. With efficiency efforts on all fronts and higher employee productivity, potential high increases in cost of revenues was held down with an increase of only 19.4%, from Rp5.92 trillion in 2013 to Rp7.07 trillion. As a result, the Company recorded a net profit of Rp943.43 billion, up significantly by 68.3% from Rp560.72 billion in 2013.

Kontribusi pendapatan terbesar berasal dari angkutan penumpang sebesar Rp4,58 triliun, naik 16,5% dari Rp3,93 triliun di tahun 2013. Sedangkan angkutan barang yang menyumbang 36% dari struktur pendapatan di tahun 2014 tumbuh 32,9% dari Rp3,09 triliun di tahun 2013 menjadi Rp4,11 triliun.

Angkutan barang merupakan sumber pendapatan penting bagi Perseroan karena sistem kontrak dalam jangka waktu tertentu dapat menjamin kepastian dalam memprediksi pendapatan Perseroan. Sesuai dengan Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2014 – 2018, komposisi pendapatan dari angkutan barang akan terus ditingkatkan hingga mencapai 60% dari total pendapatan operasi.

Dewan Komisaris mencermati turunnya rasio kas dari 43,13% pada tahun 2013 menjadi 35,96% dan rasio lancar yang turun dari 97,17% pada tahun 2013 menjadi 35,96% sebagai indikator kemampuan Perseroan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Dewan Komisaris meminta Direksi untuk meningkatkan perhatian terhadap optimalisasi pencapaian target volume dan angkutan barang terutama angkutan barang negosiasi yang terikat kontrak untuk memperkuat posisi arus kas Perseroan.

Selain itu, Direksi agar memastikan bahwa pengembalian pinjaman dalam mata uang dolar AS dapat terpenuhi dari pendapatan angkutan batubara PTBA yang sekitar 30% pembayarannya dalam denominasi dolar AS, dan mempersiapkan kebutuhan valuta asing untuk membayar sebagian lokomotif GE USA dan pengembalian utang kepada US Exim Bank pada tahun 2015.

### **Kinerja Usaha**

Di segmen angkutan penumpang, volume penumpang mencapai 280,3 juta penumpang atau meningkat 26,3% dari 222,0 juta penumpang pada tahun 2013. Sedangkan jumlah kilometer-penumpang tercapai 20.915,6 juta km-pnp, naik 20,4% dibandingkan tahun 2013 sebesar 17.373,7 juta km-pnp.

The largest contribution came from passenger transportation, which reached Rp4.58 trillion, increasing 16.5% from Rp3.93 trillion in 2013. Meanwhile, goods transportation accounted for 36% of revenue in 2014, growing 32.9% from Rp3.09 trillion in 2013 to Rp4.11 trillion.

The freight business has been a key source of income for the Company as long-term freight contracts help in more accurate revenue projections. In accordance with the Company's Long Term Plan (RJPP) of 2014 to 2018, the portion of revenue from goods transportation will continue to be pushed until it contributes 60% of the Company's total operating revenues.

We have observed a decline in cash ratio from 43.13% in 2013 to 35.96% and in the current ratio, which fell from 97.17% in 2013 to 35.96% and see these as indicators of the Company's ability to meet its short-term obligations. We have requested the Board of Directors pay more attention on how to reach optimum target volumes especially in goods transportation through negotiated freight contracts to strengthen the Company's cash flow position.

In addition in regard to foreign denominated loans, we have encouraged the Board of Directors to ensure dollar-denominated payments from PTBA coal freight revenue, 30% of which is denominated in US Dollars, and prepare for the need of foreign currency to service loan payments on locomotives to GE (USA) and US Exim Bank in 2015.

### **Business Performance**

In the segment of passenger transportation, passenger volumes reached 280.3 million passengers, indicating an increase of 26.3% from 222.0 million in 2013. Meanwhile, total passenger-kilometers reached 20,915.6 million km-pnp, up 20.4% over 17,373.7 million km-pnp reached in 2013.

Walaupun terjadi peningkatan volume penumpang dan km-pnp terhadap realisasi tahun sebelumnya, pencapaian tersebut masih belum mencapai target yang ditetapkan, yaitu sebesar 304,9 juta penumpang dan 20.915,6 km-pnp. Untuk itu Dewan Komisaris meminta direksi agar melakukan upaya peningkatan angkutan penumpang sesuai dengan ketersediaan prasarana dan sarana sehingga target volume dan km-pnp terpenuhi sesuai kapasitas angkut yang diprogramkan.

Khusus untuk KA Komuter Jabodetabek, Dewan Komisaris menilai dengan kualitas layanan saat ini yang telah jauh lebih baik, capaian volume penumpang, km-pnp dan pendapatannya masih dapat dioptimalkan. Untuk itu Dewan Komisaris minta kepada Direksi agar melakukan *review* terhadap kinerja operasi dan pelayanan termasuk sistem pendaratan serta besaran PSO (*Public Service Obligation*) yang diberikan sehingga kinerja KA Komuter Jabodetabek dapat lebih meningkat di tahun 2015.

Di segmen angkutan barang, volume angkutan barang mencapai 30,7 juta ton, naik 24,2% dibandingkan 24,7 juta ton pada tahun 2013. Jumlah kilometer-ton mencapai 9.888,1 juta km-ton, naik 21,7% dari 7.913,3 juta km-ton pada tahun 2013.

Walaupun terjadi peningkatan terhadap realisasi tahun sebelumnya, kinerja angkutan barang belum mencapai target yang ditetapkan yaitu sebesar 40,7 juta ton dan 14.707,0 juta km-ton. Hal ini antara lain disebabkan pembangunan parsial jalur ganda di Sumatera Selatan tidak dapat diselesaikan sesuai target dan diperkirakan baru akan selesai pada pertengahan April 2015. Untuk itu Dewan Komisaris minta kepada Direksi agar melakukan upaya untuk mempercepat pembangunan jalur ganda tersebut sehingga target kinerja di tahun berikutnya dapat tercapai.

Di segmen non-angkutan dimana pendapatan optimalisasi aset bersumber dari kegiatan usaha sewa-menyewa, kerja sama operasi (KSO) dan kerja sama usaha (KSU) properti di luar stasiun, realisasi pendapatan mencapai Rp613,14 miliar, turun 14,5% dari Rp716,91 miliar pada tahun 2013 dan 34,8% dari anggaran sebesar Rp1,76 triliun.

Despite the increases from the prior year's figures, the Company's stated targets of 304.9 million passengers and 20,915.6 km-pnp were not achieved. To that end, we have requested that the Board of Directors make efforts to increase passenger volumes after taking into account the availability of infrastructure and facilities so as to allow the Company to meet target volumes and km-pnp based on our planned freight and passenger capacity.

Particularly for the Jakarta Greater Area commuters, we think that the Company now offers better quality service and remains able to optimize passenger volume, km-pnp, and revenues. Therefore, we have asked the Board of Directors to have a review of the Company's operational and service performance, including tariff system and PSO (Public Service Obligation) level, so the Jabodetabek commuter lines can perform even better in 2015.

In the freight business segment, the volume reached was 30.7 million tons, increasing 24.2% compared to 24.7 million tons in 2013. Total kilometer-tons reached 9,888.1 million km-tons, up 21.7% from 7,913.3 million km-tons in 2013.

Despite the increases from the prior year's figures, the Company's stated targets of 40.7 million tons and 14,707.0 million km-tons were not achieved. The shortfalls were partly due to delays in partial construction of double tracks in South Sumatra, rescheduled for completion in mid-April 2015. We have requested the Board of Directors to increase efforts to speed up the construction of the double tracks to allow the Company to reach its stated targets for the next year.

In the non-transportation segment, revenue generated through asset optimization such as leasing, joint operation (KSO) and business cooperation (KSU), and near-station properties reached Rp613.14 billion, down 14.5% from Rp716.91 billion in 2013 and down 34.8% from the projected Rp1.76 trillion.

Untuk meningkatkan pendapatan segmen non-angkutan, Dewan Komisaris minta kepada Direksi agar memperbaiki Sistem Informasi Aset agar dapat terintegrasi antara unit pengelola, pengusahaan, akuntansi dan unit terkait lainnya. Selanjutnya, perlu dilakukan pembaruan data aset melalui rekonsiliasi data antar unit terkait, sehingga data aset yang dihasilkan oleh Sistem Informasi Aset lebih andal.

Dewan Komisaris sangat menghargai pencapaian tingkat kesehatan perusahaan yang berada pada kategori SEHAT dengan kualifikasi AA dengan total skor 90,0. Pencapaian ini lebih baik daripada total skor tahun lalu yaitu 84,7.

### Pandangan atas Prospek Usaha yang Disusun Direksi

Berdasarkan kajian komprehensif terhadap posisi perusahaan, kekuatan yang dimiliki dan tantangan strategis yang dihadapi, Perseroan telah menyusun arah pengembangan perusahaan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2014 – 2018 dengan sasaran pencapaian pendapatan sebesar Rp22,5 triliun, mengangkut 478,08 juta penumpang dan 81,3 juta ton barang pada akhir tahun 2018 yang didukung oleh peningkatan faktor keselamatan dengan menerapkan teknologi pendukung keselamatan yang tepat sasaran serta meningkatkan keandalan manajemen operasional.

Dalam pandangan Dewan Komisaris, strategi Perseroan yang memproyeksikan angkutan barang sebagai tulang punggung pendapatan dengan porsi pendapatan angkutan barang mencapai sekitar 52%-54% dari total pendapatan operasional pada tahun 2018 sudah tepat, mengingat margin laba yang diperoleh dari angkutan barang paling tinggi di antara kontributor lainnya seperti angkutan penumpang dan non angkutan.

To generate more income from the non-transportation segment, we have asked the Board of Directors to improve the Company's Asset Information System and have it integrated into management, procurement, accounting and other relevant units. Furthermore, it is necessary to keep updating asset data through reconciliation between relevant units in order for the Asset Information System to produce more reliable data.

We appreciate the level of soundness that KAI has achieved, situated in the HEALTHY category with AA qualification and a total score of 90.0. This achievement was better than the prior year's total score of 84.7.

### Our View of Prospects Set by the Board of Directors

Based on a comprehensive review of its current position, strength and strategic challenges faced, KAI has set its corporate direction, as outlined in KAI's Long-Term Plan (RJPP) from 2014 to 2018, with the aims of generating revenue of Rp22.5 trillion, transporting 478.08 million passengers and transporting 81.3 million tons of goods by the end of 2018. This will be supported by greater concern for safety through the implementation of enhanced safety support technology and improvements in the reliability of operational management.

We consider appropriate the Company's strategy to make the freight business as key contributor to revenues with a future share of between 52-54% of total operational income by 2018, given its natural large margin from among all lines, including passenger transportation and the non-transport business.

Dengan inisiatif Proyek Ten dan Proyek Fifty, target pendapatan angkutan barang akan tercapai seiring meningkatnya kapasitas angkut batubara PTBA dan pelanggan non PTBA di Divre 3 Sumatera Selatan yang masing-masing akan mencapai hingga 25 juta ton dan 13,5 juta ton per tahun, serta kapasitas angkutan barang di Daop Jawa yang akan mencapai 28,9 juta ton per tahun pada tahun 2017.

Dewan Komisaris sangat mendukung rencana jangka panjang Perseroan untuk mengoptimalkan pendapatan dari pengusahaan aset properti. Pengembangan segmen non angkutan yang terintegrasi dengan stasiun dapat meningkatkan volume penumpang dan mendorong kinerja bisnis angkutan penumpang. Terkait kendala yang masih dihadapi dalam penertiban dan penyelamatan aset yang masih dikuasai pihak lain dan masih terdapat kontrak-kontrak persewaan aset di masa lalu yang terindikasi bermasalah, Direksi perlu melakukan kajian hukum untuk menentukan sikap perusahaan dalam upaya mengoptimalkan pendapatan dan mengamankan kepemilikan dan penguasaan aset. Mengingat banyaknya aset bermasalah, Direksi agar menyusun skala prioritas penyelesaian masalah hukum berdasarkan hasil kajian tersebut.

Dewan Komisaris berpendapat bahwa setiap peluang yang ada perlu dikaji agar dapat mendatangkan manfaat maksimal bagi Perseroan, pemegang saham dan seluruh pemangku kepentingan. Sesuai fungsinya, Dewan Komisaris telah mengkaji dengan seksama semua aspek risiko dari rencana investasi yang diajukan, dan memberikan pandangan agar Direksi melakukan perencanaan yang matang dan senantiasa mengedepankan prinsip kehati-hatian.

#### **Pelaksanaan Tugas Pengawasan**

Sepanjang tahun 2014, Dewan Komisaris telah melaksanakan fungsi pengawasan dan penasihat atas berbagai kebijakan yang diambil Direksi dalam mengelola Perseroan. Menyikapi kondisi lingkungan bisnis eksternal yang kurang mendukung di tahun 2014, Dewan Komisaris bersama Direksi secara intensif melakukan pembahasan untuk mengkaji setiap perubahan signifikan baik di lingkungan internal maupun eksternal yang mempengaruhi proyeksi-proyeksi yang telah ditetapkan dalam RJPP. Tidak

With our Project Ten and Project Fifty initiatives, we believe that management can meet its stated targets of freight revenue, to be supported by larger coal transport capacity of respectively 25 million and 13.5 million tons per year for PTBA and other customers in Regional Division (Divre) 3 South Sumatera, and by Operation Area (Daop) freight transport capacity in Java, which is projected to reach 28.9 million tons per year in 2017.

We strongly support the Company's long-term plan to optimize revenue by capitalizing on the Company's property assets. The development of the non-transportation segment as integrated with railway stations can help increase passenger volume and drive our passenger transportation business forward. To address challenges being faced with regards to policing and saving assets under the illegal possession of other parties and existing leasing contracts that have indicated problems, the Board of Directors needs to conduct legal studies to determine the Company's stance in the face of those challenges as an effort to optimize revenue and secure ownership and control of those assets. Given the number of troubled assets, we have suggested that the Board of Directors set priority scales regarding settlement of legal issues based on these results.

We believe that the Company should observe all emerging opportunities and capture each one that can bring maximum benefit to the Company, shareholders and all stakeholders. According to our function, we have rigorously reviewed all aspects of risk of the proposed investment plan and suggested that the Board of Directors make calculated planning with an emphasis on precautionary principles.

#### **Executing Oversight Role**

Throughout 2014, the Board of Commissioners conducted its oversight and advisory functions on policies introduced by the Board of Directors. In response to the less favorable external business environment in 2014, we were engaged with the Board of Directors in intensive discussions to assess those significant changes in either the internal or external environment that could affect the Company's corporate projections as set out in the RJPP. There

kurang dari 19 kali rapat gabungan Dewan Komisaris dan Direksi telah diselenggarakan sepanjang tahun 2014 untuk merevisi program kerja, mengkaji setiap usulan investasi dan membahas realisasi pencapaian kinerja keuangan dan operasi Perseroan setiap bulannya.

Kinerja Dewan Komisaris dalam melaksanakan fungsi pengawasan dan penasihat, termasuk berbagai kegiatan yang meliputi surat menyurat, rapat koordinasi maupun kunjungan ke obyek pengawasan, dilaporkan secara bulanan, triwulanan dan tahunan kepada Menteri BUMN selaku Pemegang Saham. Laporan Kinerja Dewan Komisaris bulanan, triwulanan dan tahunan merupakan bentuk pertanggungjawaban Dewan Komisaris dalam melaksanakan tugas pengawasan dan penasihat kepada manajemen KAI.

### Peningkatan Kualitas Tata Kelola Perusahaan

Dewan Komisaris terus berupaya meningkatkan kualitas dan efektivitas fungsi pengawasan dan praktik tata kelola yang baik. Mengacu Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, maka Dewan Komisaris telah membentuk Komite Audit dan Komite Pemantau Manajemen Risiko untuk memberdayakan fungsi pengawasan Dewan Komisaris, membantu Dewan Komisaris dalam menjalankan tugas dan kewajibannya, serta merumuskan kebijakan Dewan Komisaris sesuai ruang lingkup tugasnya.

Sepanjang tahun 2014 Komite Audit telah menjalankan tugasnya melakukan *review* terhadap Laporan Keuangan Triwulanan/Semesteran tahun 2014, termasuk keandalan Sistem Informasi Akuntansi dan penerapan PSAK "Baru" (konvergensi IFRS) serta melakukan evaluasi menyeluruh terhadap progress implementasi aplikasi SAP-FICO. Komite Audit juga melakukan pengawasan proses audit yang dilakukan oleh auditor eksternal, menelaah kualitas pengendalian intern terhadap pengembangan angkutan batubara PTBA, mengkaji capaian kinerja investasi, pengelolaan dan pengusahaan aset non produksi, pengelolaan pengadaan barang dan jasa, serta kinerja anak perusahaan. Disamping itu, Komite Audit telah melakukan pengawasan terhadap implementasi GCG, menelaah proses penanganan masalah hukum, dan menjalankan tugas-tugas khusus dari Dewan Komisaris.

were 19 joint meetings of the Board of Commissioners and Board of Directors held in 2014 to revise work programs, review each investment proposal and discuss the Company's monthly financial and operational performance.

Reports are submitted on a monthly, quarterly, and annual basis to the Minister of State-Owned Enterprises as our shareholder on the implementation of our supervisory and advisory functions, detailing a variety of activities such as correspondence, coordination meetings and supervision visits. The reports are a form of our responsibility in carrying out our supervisory and advisory roles to the management of KAI.

### Improving the Quality of GCG

We have continued to improve the quality and effectiveness of oversight functions and GCG practice. Referring to Regulation of the Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 regarding BOC Supporting Organs/Supervisory Boards of State Owned Enterprises, we have established an Audit Committee and Risk Management Oversight Committee to empower our supervisory function, assist us in executing our duties and responsibilities, and set out effective policies across the scope of our duties.

Throughout 2014, the Audit Committee carried out its duties by reviewing Quarterly/Semester Financial Reports, including on the reliability of accounting information systems and the application of the new SFAS (convergence IFRS) and a comprehensive evaluation of progress made in the implementation of SAP-FICO applications. The Audit Committee also monitored the audit process conducted by the external auditor to examine the quality of internal controls on the development of PTBA coal transport, and review the achievement of investments, management and use of non-production assets, manage the procurement of goods and services, and performance of the Company's subsidiaries. In addition, the Audit Committee also oversaw GCG implementation, examined the process of handling legal issues, and carried out special tasks especially assigned to the Committee.



**DJOKO SARWOKO**  
**Komisaris Utama**  
 President Commissioner



**ASHWIN SASONGKO S.**  
**Komisaris**  
 Commissioner



**UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI**  
**Komisaris**  
 Commissioner



**MUCHTAR ARIFIN**  
**Komisaris**  
 Commissioner



**LEON MUHAMAD**  
**Komisaris**  
 Commissioner

Komite Pemantau Manajemen Risiko (KPMR) telah melaksanakan tugasnya melakukan kajian terhadap usulan-usulan/permohonan Direksi untuk melaksanakan berbagai rencana investasi atau perubahan investasi, rencana kerja sama dengan pihak lain, melakukan pinjaman kepada lembaga perbankan, penghapusan buku aktiva tetap, persewaan aset, dan hal-hal lain yang memerlukan persetujuan Dewan Komisaris.

Terkait kedudukan KPMR dalam tata kelola risiko, KPMR melakukan telaah dan memberikan rekomendasi atas efektivitas manajemen risiko perusahaan melalui pertemuan secara berkala dengan Pusat Manajemen Risiko, melakukan pengawasan atas pelaksanaan rekomendasi Dewan Komisaris kepada Direksi yang terkait dengan manajemen risiko dan melakukan telaah atas

The Risk Management Oversight Committee (KPMR) carried out its duties by reviewing proposals/requests from the Board of Directors to execute investment plans or make changes in them, make plans for cooperation with other parties, take loans from banking institutions, write-off fixed assets, rent assets, and other matters that require Board of Commissioners approval.

With regards to its position within risk governance, the KPMR conducted research and gave recommendations on the effectiveness of corporate risk management be means of regular meetings with the Risk Management Center, oversaw the implementation of Board of Commissioners recommendations to the Board of Directors related to risk management, and observed the Company's risk



**HAMBRA**  
**Komisaris**  
Commissioner



**DANANG PARIKESIT**  
**Komisaris Independen**  
Independent Commissioner

## DEWAN KOMISARIS Board of Commissioners

informasi risiko dan manajemen risiko perusahaan dalam laporan berkala (triwulan dan tahunan) yang akan disampaikan kepada pemegang saham.

Dewan Komisaris mendukung upaya Perseroan untuk meningkatkan kualitas penerapan GCG termasuk melakukan kajian dan revisi secara berkala atas seluruh aturan, kebijakan dan panduan (*soft structure*) GCG agar sesuai dengan kondisi terkini. Dewan Komisaris menilai, panduan tata kelola dan kebijakan turunannya sudah cukup memadai sebagai pedoman bagi seluruh komponen Perseroan dalam menjalankan tugas dan kewajibannya sesuai aturan, etika dan norma yang berlaku.

information and risk management in quarterly and annual reports to be submitted to the shareholders.

We continued to support the Company efforts to improve the quality of GCG implementation, including by conducting periodic reviews and making revisions on all GCG soft structures (regulation, policies and guidelines) to meet current conditions. It is of our belief that the Company's GCG governance and policy guidelines are adequate as guidelines for all components of the Company in performing their duties and responsibilities under applicable regulations, ethics and norms.

Untuk mengatur pembagian tugas dan tanggung jawab yang jelas serta meningkatkan efektivitas penyelenggaraan tugas, Dewan Komisaris dan Direksi telah menyepakati pembidangan tugas Dewan Komisaris untuk melaksanakan tugas-tugas yang bersifat khusus sebagaimana dijabarkan dalam Board Manual edisi Februari 2013 yang kemudian ditegaskan kembali dalam Surat Dewan Komisaris KAI No. 1.9/P/DEKOM/XII/2014 tentang Penyempurnaan dan Penyesuaian Penyelenggaraan Tugas Dewan Komisaris KAI.

### Pengelolaan Sumber Daya Manusia

Dewan Komisaris mendukung program-program pengembangan yang terstruktur dan berkelanjutan untuk meningkatkan kompetensi dan kualitas pekerja sejalan dengan sasaran strategis perseroan untuk mewujudkan pelayanan jasa angkutan perkeretaapian berorientasi pelanggan (*customer oriented*). Sasaran utama pengembangan SDM adalah mengubah pola pikir pekerja untuk mendukung transformasi Perseroan menjadi *service company*. Dengan memiliki kompetensi dan kualitas yang tinggi, produktivitas individu dapat meningkat dan dapat memberi kontribusi optimal bagi peningkatan kinerja Perseroan.

Program pendidikan dan pelatihan yang disusun secara berjenjang dan berbasis kompetensi mulai dari pengembangan kompetensi dasar hingga tahap pengembangan profesional yang disebut EDP (*Executive Development Program*) terbukti dapat menghasilkan banyak SDM berkinerja unggul (*talent*) dari kalangan internal yang mampu mengisi posisi manajemen kunci termasuk Direksi Perseroan dan anak perusahaan. Hal ini merupakan keberhasilan tersendiri bagi manajemen dalam melaksanakan program pengembangan karir, suksesi dan regenerasi berkelanjutan.

To have a clear assignment of duties and responsibilities and improve the effectiveness of task implementation, we are in agreement with the Board Directors to determine more specific tasks as described in the February 2013 edition of the Board Manual as further confirmed in Letter of the Board of Commissioners of KAI No. 1.9/P/DEKOM/XII/2014 regarding improvements and adjustments of the implementation of the Duties of the Board of Commissioners of KAI.

### Human Resources Management

We keep supporting structured and sustainable development programs to improve the competence and quality of employees, consistent with the Company's strategic goal of realizing customer-oriented railway transportation services. The main objective of human resource development is changing the mindset of employees to support the Company's transformation into a service company. By having the necessary competence and high quality, we can improve individual productivities so each can contribute optimally to the improvement of Company performance.

Education and training programs are prepared in stages and are based on competency, moving from basic competence development to professional development, as referred to internally as EDP (*Executive Development Program*). These have proven effective in producing high achieving internal talents who are capable of assuming key management positions including on the Board of Directors and at the subsidiaries. This reflects the success of the management in running sustainable programs of career development, succession and regeneration.

## Perubahan Susunan Dewan Komisaris

Pada tahun 2014 telah terjadi perubahan komposisi Dewan Komisaris Perseroan berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN selaku RUPS No. SK-262/MBU/11/2014 yang memberhentikan Imam Haryatna sebagai Komisaris Utama dan Abi Kusno sebagai Komisaris serta mengangkat Djoko Sarwoko sebagai Komisaris Utama dan Danang Parikesit sebagai Komisaris Independen terhitung tanggal 26 November 2014. Atas nama Dewan Komisaris, saya menyampaikan penghargaan dan terima kasih kepada Bapak Imam Haryatna dan Bapak Abi Kusno atas sumbangsih tenaga dan pemikirannya untuk kemajuan Perseroan selama periode masa tugasnya.

## Apresiasi

Akhirnya, atas nama Dewan Komisaris, saya menyampaikan terima kasih atas dukungan dan kepercayaan yang diberikan oleh Pemegang Saham dan seluruh pemangku kepentingan KAI dan anak perusahaan. Penghargaan yang tulus kami sampaikan kepada Direksi, manajemen dan seluruh pekerja Perseroan dan anak perusahaan yang telah bekerja dengan penuh kesungguhan dan dedikasi dalam mewujudkan pencapaian yang terbaik untuk Perseroan pada tahun 2014.

## Changes in the Board of Commissioners

In 2014 the composition of the Board of Commissioners was changed through the Minister of SOEs Decision GMS No. SK-262/MBU/11/2014 which discharged Imam Haryatna from his position as President Commissioner and Abi Kusno from his position as Commissioner and appointed Djoko Sarwoko as President Commissioner and Danang Parikesit as an Independent Commissioner effective November 26, 2014. On behalf of the Board of Commissioners, I would like to express our appreciation and gratitude to Mr. Imam Haryatna and Mr. Abi Kusno for their service and thoughts towards the advancement of the Company during their tenures.

## Appreciation

In closing, let me on behalf of the Board of Commissioners express gratitude for the support and trust bestowed by the shareholders and all stakeholders of KAI and its subsidiaries. Sincere appreciation also goes to the Board of Directors, management and all employees of the Company and its subsidiaries who have worked sincerely and with strong dedication to make all of these achievements possible throughout 2014.

Atas nama Dewan Komisaris  
On behalf of the Board of Commissioners



Djoko Sarwoko  
Komisaris Utama | President Commissioner

# Profil Dewan Komisaris

## Profile of the Board of Commissioners



**DJOKO SARWOKO**  
**Komisaris Utama**  
 President Commissioner

Diangkat sebagai Komisaris Utama pada tanggal 26 November 2014, berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-262/MBU/11/2014.

Warga Negara Indonesia, lahir di Boyolali, 21 Desember 1943. Meraih gelar S2 & mengikuti kursus Lemhannas KSA 9 tahun 2001.

Menjabat beberapa posisi penting, antara lain sebagai Hakim Agung/Ketua Muda Pidana Khusus Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung RI.

Diangkat sebagai Calon Hakim tahun 1971, di Pengadilan Negeri Jakarta Utara Timur. Menjadi Hakim di Pengadilan Negeri di berbagai daerah yaitu Bali, Riau, Batam, Surabaya, dan Bogor (1973-1997). Menjadi Ketua pengadilan Tinggi Jawa Tengah (2003-2004). Kemudian diangkat

Appointed as President Commissioner on November 26, 2014, based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-262/MBU/11/2014.

Indonesian citizen, born in Boyolali, December 21, 1943. Obtained a Master's degree and the Lemhanas KSA 9 program in 2001.

He previously held several key positions such as Chief Justice/Junior Chairman Special Criminal Case/Chairman of Special Criminal Case at the Supreme Court.

He was nominated for position of Justice in 1971 at the Jakarta North/East District Court. Presided as Justice at a number of District Courts in Bali, Riau, Batam, Surabaya and Bogor (1973-1997). Appointed Head Justice of Central Java High Court (2003-2004). Appointed as Chief Justice of

sebagai Hakim Agung Mahkamah Agung RI Tahun 2004. Diangkat Menjadi Ketua Muda Pengawasan Mahkamah Agung (2007-2009). Sejak akhir tahun 2009 sampai akhir tahun 2012, menjadi Ketua Panitia Seleksi (Ketua Pan Sel) Hakim Ad Hoc Tindak Pidana Korupsi tingkat pertama Banding dan Kasasi dan Ketua Pansel rekrutmen Hakim Ad Hoc Hakim Perikanan. Menjadi Ketua Panitia Pembentukan Pengadilan Tindak Pidana Korupsi di 33 (Tiga puluh tiga) Ibu Kota Provinsi seluruh Indonesia.

the Supreme Court in 2004. Appointed as Junior Chairman Supreme Court Supervision (2007-2009). Since end of 2009 to end of 2012 served as Chairman of the Selection Committee for Ad Hoc Justice for Corruption Cases in Appeal, and Chairman of the Selection Committee for Justice in Fishery Cases. Appointed as Chairman of Committee for Establishment of Corruption Court at 33 (thirty three) provincial capital cities in Indonesia.

## Profil Dewan Komisaris Profile of the Board of Commissioners



**ASHWIN SASONGKO S.**  
**Komisaris**  
 Commissioner

Diangkat sebagai Komisaris sejak tahun 2011 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-13/MBU/2011.

Warga Negara Indonesia, lahir di Surabaya, Jawa Timur tahun 1954. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Elektronik dari Institut Teknologi Bandung (ITB) tahun 1987, dan meraih gelar Master dalam bidang Power Electronics di Aston University, UK, serta gelar S3 di Aston University untuk bidang Power Electronics.

Pernah meraih berbagai penghargaan, seperti Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan, dan Satyalancana Karya Satya 20 tahun.

Menjabat beberapa posisi penting antara lain sebagai Direktur Jenderal Aplikasi Telematika Departemen Komunikasi dan Informatika, Sekretaris Jenderal Departemen Komunikasi dan Informatika, Sekretaris Kementerian Riset, dan Teknologi, PI.T. Deputi Menteri Komunikasi dan Informatika (merangkap Sekretaris Menteri Riset dan Teknologi), Deputi Menteri Komunikasi dan Informasi Bidang Telematika, dan Wakil Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT).

Appointed as Commissioner since 2011 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-13/MBU/2011.

Indonesian citizen, born in Surabaya, East Java in 1954. Completed a Bachelor's degree in Engineering, majoring in Electronics from Bandung Institute of Technology (ITB) in 1987, and obtained Master's and Doctoral degrees in Power Electronics from Aston University, UK.

He received various appreciations such as Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 Years, Satyalancana Pembangunan, and Satyalancana Karya Satya 20 Years.

He previously held several key positions such as Director General Telematics Application of Communication and Informatics Ministry, Secretary General of Communication and Informatics Ministry, Secretary of Research and Technology Minister, Deputy Minister of Communication and Informatics ad interim (concurrently as Secretary of Research and Technology Minister), Deputy Minister of Communication and Informatics for Telematics Division, and Deputy Head of the Agency for the Assessment and Application of Technology (BPPT).



### UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI

Komisaris  
Commissioner

Diangkat sebagai Komisaris sejak tahun 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-119/MBU/2013.

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

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

Appointed as Commissioner since 2013 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-119/MBU/2013.

Indonesian citizen, born in Tanjung Karang, Lampung in 1961. Completed a Bachelor's degree in Engineering, majoring in Civil Engineering from Bandung Institute of Technology (ITB) in 1987 and obtained a Master of Science degree in Policy Economic (Urban Economics/Public Finance) from University of Illinois at Urbana Champaign, USA.

She previously held several key positions such as Bappenas staff for National Development Planning from 1988 to 2001; Sub-directorate Head of Transportation, Meteorology and Geophysics from 2002 to 2005; Director of Transportation and National Development Planning from 2005 to 2007; Bappenas representative for Natural Resources (SDA) and life environment from 2007 to 2010, and also Bappenas representative as the expert staff of the Natural Resources and Life Environment Minister from 2010 until now.

## Profil Dewan Komisaris Profile of the Board of Commissioners



**MUCHTAR ARIFIN**  
**Komisaris**  
**Commissioner**

Diangkat sebagai Komisaris sejak tahun 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-184/MBU/2013.

Warga Negara Indonesia, lahir di Ule Gle, Aceh tahun 1949. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum di Universitas Indonesia tahun 1975 dan meraih gelar S2 Hukum di Universitas Padjadjaran tahun 2003.

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

Appointed as Commissioner since 2013 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-184/MBU/2013.

Indonesian citizen, born in Ule Gle, Aceh in 1949. Completed a Bachelor's degree in Law, University of Indonesia, in 1975, and obtained a Master's degree in Law, Padjadjaran University in 2003.

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

**LEON MUHAMAD**  
**Komisaris**  
**Commissioner**



Diangkat sebagai Komisaris sejak tahun 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-226/MBU/2013.

Warga Negara Indonesia, lahir di Sumani, Padang, Sumatera Barat tahun 1954. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik di PLAP tahun 1991, dan meraih gelar S2 Teknik Rekayasa Transportasi di Universitas Brawijaya tahun 2003. Mengikuti berbagai pelatihan antara lain Training for Instructors tahun 2004 di Jakarta, Global Ballast Water Management tahun 2004 di Jakarta, dan Counterpart Training Ship Finance oleh Japanese Maritime Advisory Team tahun 2010 di Jepang.

Pernah meraih beberapa penghargaan seperti Satya Lencana Karya Satya X Tahun 2003 dari Presiden, Piagam Adi Karya Bahari Prawara tahun 2004 dari Menteri Perhubungan, serta Satya Lencana Karya Satya XX tahun 2007 dari Presiden.

Pernah bekerja sebagai Direktur Utama PT Porodisa Lines (Pelayaran Ocean Going) tahun 1978-1986, Staf Dit. Kappel DJPL Jakarta tahun 1987-1988, Surveyor Kesyahbandaran Tanjung Priok DKI tahun 1988-1990, Staf Kanwil XIX Dephub Provinsi Kalimantan Selatan tahun 1990-1991, serta Kasubsie STHK, Kantor Adpel Banjarmasin, Kalimantan Selatan Tahun 1991-1993. Menjabat sebagai Kepala Kantor Adpel Tarakan, Kalimantan Timur tahun 1993-1998, Kepala Kantor Adpel Gresik, Jawa Timur tahun 1998-2002, Kepala Kantor Adpel Sunda Kelapa DKI tahun 2002-2004, Atase Perhubungan Singapura tahun 2004-2008, Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut tahun 2008-2011, Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tahun 2011-2011, Direktur Jenderal Perhubungan Laut tahun 2011-2012, dan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan tahun 2012 hingga 2014.

Appointed as Commissioner since 2013 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-226/MBU/2013.

Indonesian citizen, born in Sumani, Padang, West Sumatra in 1954. Completed a Bachelor's degree in Engineering, at PLAP in 1991, and obtained a Master's degree in Transportation Engineering from Brawijaya University (2003). He attended a number of training courses including Training for Instructors in 2004 in Jakarta, Global Ballast Water Management in 2004 in Jakarta, and Counterpart Training Ship Finance by Japanese Maritime Advisory Team in 2010 in Japan.

He was awarded several decorations such as Satyalancana Karya Satya X (2003) from the President, Adi Karya Bahari Prawara Charter (2004) from the Minister of Transportation, and Satya Lencana Karya Satya XX (2007) from the President.

He was previously the Managing Director of PT Porodisa Lines (Ocean Going Shipping Line, 1978-1986), staff at Directorate of Kappel DJPL Jakarta (1987-1988), Surveyor of Port Authority at Tanjung Priok Jakarta (1988-1990). Staff at Kanwil (Regional Office) XIX of Transportation Ministry in South Kalimantan (1990-1991), and also Kasubsie (Sub-Section Head) of STHK, Port Administration office in Banjarmasin, South Kalimantan, (1991-1993). He has also served as Head of in Gresik, East Java, (1998-2002), Head of Sunda Kelapa Port Administration office in Jakarta Province (2002-2004), Transportation Attaché in Singapore (2004-2008), Director of Sea Traffic and Transportation (2008-2011), Secretary of Directorate General of Sea Transportation (2011-2011), Director General of Sea Transportation (2011-2012), and Secretary General of Transportation Ministry (2012-2014).

## Profil Dewan Komisaris Profile of the Board of Commissioners



**HAMBRA**  
**Komisaris**  
 Commissioner

Diangkat sebagai Komisaris sejak tahun 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik No. SK-434/MBU/2013.

Warga Negara Indonesia, lahir di Ketapang, Maluku tahun 1968. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum di Universitas Pattimura tahun 1994 dan meraih Magister Hukum Bisnis di Universitas Gadjah Mada tahun 2008.

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

Appointed as Commissioner since 2013 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-434/MBU/2013.

Indonesian citizen, born in Ketapang, Maluku in 1968. Completed a Bachelor's degree in Law in Pattimura University in 1994 and obtained a Master of Business Law, Gadjah Mada University in 2008.

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



**DANANG PARIKESIT**  
Komisaris Independen  
Independent Commissioner

Diangkat sebagai Komisaris Independen sejak 26 November 2014 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-262/MBU/11/2014.

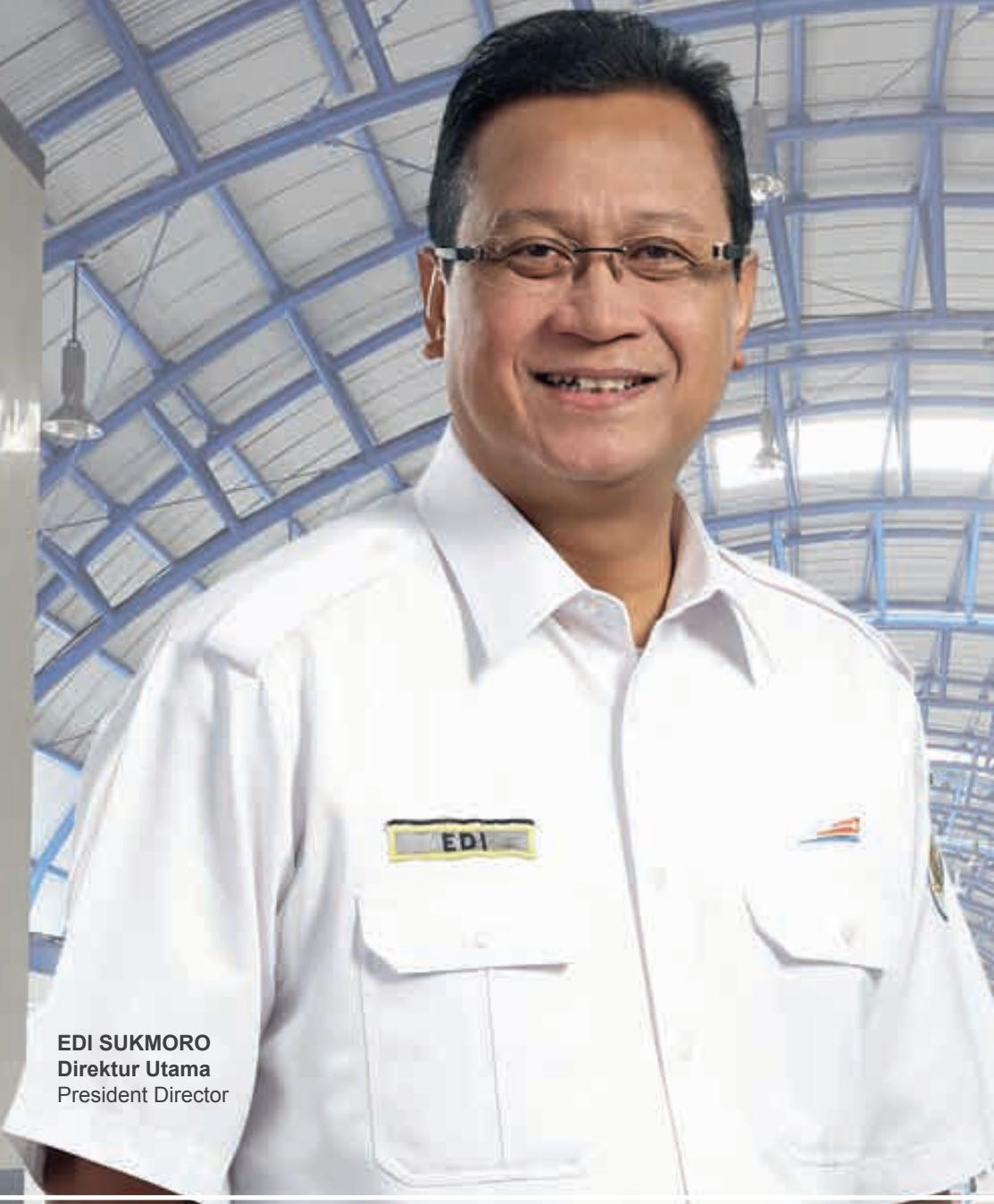
Warga Negara Indonesia, lahir di Yogyakarta, 3 Juni 1965. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, jurusan Teknik Sipil dari Universitas Gadjah Mada (1988) dan gelar Doktor dari Institut fuer Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Technische Univeristaet Wien, Austria (1996).

Saat ini menjabat sebagai Penasehat Kebijakan pada Kementerian Pekerjaan Umum, Republik Indonesia (sejak 2010), Anggota Board of Professor Universitas Gadjah Mada (sejak 2007), Profesor bidang Perencanaan dan Rekayasa Transportasi; tenaga pengajar Program Paska Sarjana dan Fakultas Teknik Sipil di Universitas Gadjah Mada.

Appointed as Independent Commissioner on November 26, 2014, based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-262/MBU/11/2014.

Indonesian citizen, born in Yogyakarta on June 3, 1965. Completed an Engineering degree, majoring in Civil Engineering from Universitas Gadjah Mada (1988) and obtained a Doctoral degree from Institut fuer Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Technische Univeristaet Wien, Austria (1996).

Currently, he also serves as Policy Adviser to the Minister, Ministry of Public Works, Republic of Indonesia (since 2010), Board of Professors Member, University of Gadjah Mada (since 2007), Professor in Transportation Planning and Engineering, University of Gadjah Mada (since 2006); Lecturer Postgraduate program and Faculty of Civil Engineering, University of Gadjah Mada.



EDI SUKMORO  
Direktur Utama  
President Director

# Laporan Direksi

## Report from the Board of Directors

# Pemegang Saham yang terhormat.

*Dear Valued Shareholders,*

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena KAI dapat melalui tahun 2014 yang penuh tantangan dengan sejumlah pencapaian yang semakin mengukuhkan keyakinan kami untuk meraih pertumbuhan usaha berkelanjutan melalui berbagai inovasi pelayanan yang memberikan kemudahan, kenyamanan dan pengalaman terbaik bagi para pengguna jasa kereta api. Mewakili Direksi, perkenankanlah saya melaporkan ringkasan kinerja KAI untuk tahun buku yang berakhir pada 31 Desember 2014.

We praise God the Almighty as KAI was able to go through fiscal year 2014 with major achievements which have convinced us further in securing sustainable business growth through a wide range of innovative services that provide convenience, comfort and best experience to users of the railway. On behalf of the Board of Directors, let me present a summary report on the performance of KAI for the fiscal year ended on December 31, 2014.

**Didukung kualitas pelayanan yang inovatif, Perseroan fokus pada inisiatif strategis di segmen angkutan penumpang, angkutan barang, dan pengusahaan aset properti, serta menjunjung tinggi faktor keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan.**

Supported by innovative quality services, the Company focused on strategic initiatives in passenger transportation, freight line, and the use of property assets, upholding the factors of safety, punctuality, and services and comfort.

## Kondisi Ekonomi Makro

Pertumbuhan ekonomi Indonesia tidak terlepas dari pengaruh perlambatan ekonomi global. Pertumbuhan Indonesia di tahun 2014 hanya mencapai 5,0%, lebih rendah dari tahun 2013 yang mencapai 5,6%. Tingkat inflasi di akhir tahun 2014 di angka 8,36%, hampir sama dengan akhir tahun 2013 sebesar 8,38%, tetapi masih jauh di atas target pemerintah dan Bank Indonesia yaitu hanya 4,5% untuk tahun 2014. Sementara nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS terus berfluktuasi. Kurs rata-rata selama tahun 2014 mencapai Rp11.864 per dolar AS, melemah dibandingkan nilai rata-rata selama tahun 2013 sebesar Rp10.443 per dolar AS.

## Macro Economic Conditions

Indonesia's economic growth is subject to the impacts of the global economic slowdown, with Indonesia's GDP growth at 5.0% in 2014, lower than the 5.6% in 2013. The inflation rate for 2014 was 8.36%, nearly equal to the 8.38% for 2013, and admittedly well above the target of 4.5% set by the Government and Bank Indonesia. Meanwhile, the value of the Rupiah against the US Dollar continued to fluctuate with the average exchange rate for the Rupiah for 2014 at Rp11,864 per US Dollar, weaker than the average value for 2013 at Rp10,443 per US Dollar.

Sementara itu, beberapa kebijakan baru pemerintah cukup berpengaruh pada iklim usaha, menurunkan daya beli masyarakat dan menahan laju pertumbuhan. Keputusan pengalihan subsidi bahan bakar minyak (BBM) di bulan November yang berdampak pada fluktuasi harga bahan bakar mengikuti harga pasar global memicu dampak ikutan seperti kenaikan biaya transportasi, distribusi dan tarif dasar listrik.

### Strategi dan Inisiatif

Tahun 2014 merupakan fase penting sebagai landasan awal bagi pelaksanaan Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2014 – 2018. Pada tahun 2018, KAI telah mencanangkan pencapaian pendapatan sebesar Rp22,5 triliun, mengangkut 478,08 juta penumpang dan 81,3 juta ton barang.

Untuk mencapai target jangka panjang tersebut secara gradual, pada tahun 2014 Perseroan menetapkan inisiatif-inisiatif strategis yang difokuskan pada pengembangan tiga segmen bisnis utama, yaitu angkutan penumpang, angkutan barang dan pengusahaan aset properti, dengan tetap berpedoman pada empat pilar utama yaitu Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

Pengembangan Angkutan Penumpang. Pengembangan angkutan penumpang difokuskan pada peningkatan kualitas pelayanan kepada pelanggan, pembukaan rute-rute baru jarak jauh dan menengah yang potensial, serta penambahan kapasitas tempat duduk. Selain itu, Perseroan juga mengemban amanat Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 83 Tahun 2011 untuk menyelenggarakan sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi.

Penambahan kereta api (KA) baru yang diluncurkan pada tahun 2014 diantaranya adalah KA Siliwangi (Sukabumi-Cianjur), KA New Sidomukti (Solo Balapan-Yogyakarta), KA Kalijaga (Purwosari-Semarang Poncol), KA Sarangan Ekspres (Surabaya Gubeng-Madiun), KA Kamandaka (Purwokerto-Semarang Tawang), KA Pekalongan Ekspres (Semarang Tawang-Pekalongan), KA Menoreh 2 (Semarang Tawang-Pasar Senen), KA Joko Tingkir (Pasar Senen-Purwosari) dan KA Tegal Bahari (Gambir-Tegal).

We also saw the government's new policies had an impact on the business climate, caused a decrease in purchase power, and slowed growth. The government's decision to reallocate funds from the fuel oil (BBM) subsidy to other sectors in November resulted in fuel prices following the global market price and impacting with rising costs of transportation and distribution and with higher electricity tariffs.

### Strategy and Initiative

The year of 2014 was an important phase as the initial basis for the implementation of the Company's Long Term Plan (RJPP) for 2014 – 2018. KAI announced the plan to generate revenue of Rp22.5 trillion by 2018 with a target of transporting 478.08 million passengers and 81.3 million tons of goods.

To gradually achieve this long-term target, in 2014 the Company set strategic initiatives with a focus on developing three major business segments, namely passenger transportation, freight line, and use of property assets, referring this directly to our four main pillars: Safety, Punctuality, Services and Comfort.

Developing Passenger Transportation Business. Our efforts to expand our passenger transport business is focused on improving the quality of service to customers, opening potential mid- and long distance routes, and adding seating capacity. In addition, the Company is also bestowed with Presidential Decision No. 83 of 2011 to build the Soekarno-Hatta Airport Railway service and the Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi Circle Line.

The addition of new trains (KA) in 2014 include KA Siliwangi (Sukabumi-Cianjur), KA New Sidomukti (Solo Balapan-Yogyakarta), KA Kalijaga (Purwosari-Semarang Poncol), KA Sarangan Ekspres (Surabaya Gubeng-Madiun), KA Kamandaka (Purwokerto-Semarang Tawang), KA Pekalongan Ekspres (Semarang Tawang-Pekalongan), KA Menoreh 2 (Semarang Tawang-Pasar Senen), KA Joko Tingkir (Pasar Senen-Purwosari) and KA Tegal Bahari (Gambir-Tegal).

Selain itu, berbagai kebijakan tarif yang menarik terus dilanjutkan. Diantaranya adalah kebijakan pentarifan secara dinamis dengan menggunakan subkelas, dimana tarif ditetapkan bervariasi dalam kisaran tarif batas atas (TBA) dan tarif batas bawah (TBB). Dengan kebijakan tersebut, calon penumpang yang membeli tiket jauh hari sebelum tanggal keberangkatan dapat memperoleh tiket dengan harga yang lebih murah. Kebijakan lain, mulai 15 Desember 2014 Perseroan memberlakukan "Tarif Infant" dimana penumpang *infant* (di bawah 2 tahun) kesatu dari satu penumpang dewasa tidak dikenakan biaya.

Untuk meningkatkan pelayanan, Perseroan terus berinovasi mendayagunakan teknologi informasi untuk memberi kemudahan bagi pelanggan dalam mendapatkan tiket serta meningkatkan pelayanan bagi penumpang, baik pada saat sebelum perjalanan, selama perjalanan dan pasca perjalannya. Penyempurnaan kualitas pelayanan mencakup pengembangan sistem *ticketing* baru (RTS) dengan menggunakan *platform* teknologi informasi berbasis *web*, menyediakan Contact Center 121 (CC 121) yang dapat memberikan pelayanan terpadu mencakup penanganan keluhan, penyediaan informasi dan pemesanan tiket. Inovasi terbaru adalah penyediaan *vending machine* (*e-kiosk*) untuk pembelian tiket secara mandiri dengan pembayaran tunai maupun menggunakan kartu debit atau kredit.

Mulai tanggal 1 Juli 2014, KAI memberlakukan harga yang sama untuk pembelian tiket KA di stasiun dan di seluruh *channel* resmi di luar stasiun seperti minimarket, Kantor Pos, Pegadaian, website dan agen resmi lainnya.

Kami mencermati fenomena penggunaan layanan internet yang sudah menjadi kebutuhan dasar masyarakat. Jumlah pengguna internet di Indonesia tumbuh pesat didukung oleh biaya koneksi internet yang semakin terjangkau dan penggunaan *smartphone* yang semakin meluas. Kami menangkapnya sebagai peluang untuk berinovasi. Di awal September 2014, Perseroan meluncurkan aplikasi *mobile* yang dinamakan "KAI Access", yaitu aplikasi *mobile* yang dikembangkan untuk mempermudah calon penumpang dalam melakukan pemesanan tiket secara *online* dan mendapatkan info-info terbaru terkait kereta api melalui gawai. Aplikasi ini dapat diunduh di Google Playstore, Appstore, Windows Market, dan BlackBerry App World. Kini masyarakat semakin mudah untuk mengakses informasi dan membeli tiket kereta api kapan dan dimana saja.

Moreover, we continued with our attractive tariff policies. Among the policies are those which charge different tariffs for different subclasses within the upper limit and lower limit ranges. Under the policy, passengers are charged less if they buy the train tickets long before departure. Other policies are starting December 15, 2014 including the Company imposing "Infant Rates" where a passenger does not need to buy a ticket for one infant (under 2 years old).

To improve quality of services, the Company has continued innovating to better utilize information technology in order to provide convenience to customers in obtaining tickets and improving service for passengers before, during and after their railway trips. Improvements made in service quality have encompassed developing a new ticketing system (RTS) through the use of a web-based information technology platform, providing the 121 Contact Center capable of providing integrated services such as complaint handling, access to information and online ticket reservations. The latest innovation is the provision of vending machines (*e-kiosks*) where passengers can purchase tickets automatically in cash or by using a debit or credit card.

Since July 1, 2014, KAI has charged the same tariff for train tickets whether purchased at railway stations or through the Company's official channels such as mini markets, post office, Pegadaian Store, website or other official agencies.

We have been observing the phenomenon of how internet services have become a basic need of the society. The number of internet users in Indonesia is growing rapidly on account of more affordable internet connection costs and widespread use of smartphones. We have seen the phenomenon as an opportunity for innovations. Early in September 2014, the Company launched a mobile application called "KAI Access", which is a mobile application developed to facilitate passengers booking tickets online and getting the latest info related to railway services through gadgets. This application can be downloaded at the Google Playstore, Appstore, Windows Market, and BlackBerry App World. As of today, it has become increasingly easier for the public to access information and purchase train tickets anytime they wish and anywhere they are.

Berbagai inovasi telah dan akan terus kami kembangkan. Tujuannya adalah untuk memberikan pengalaman yang berbeda bagi masyarakat pengguna jasa kereta api. Memberi rasa nyaman karena calon penumpang tidak perlu berdesakan antre tiket di loket stasiun atau terpaksa harus bertransaksi dengan calo. Memberi rasa aman karena kini tidak ada lagi penumpang tanpa tempat duduk pada KA jarak jauh dan menengah karena kami telah menerapkan sistem *single ticket*, satu nama untuk satu tempat duduk.

Tingkat kemacetan jalan raya di wilayah Jabodetabek yang sudah semakin parah merupakan peluang bagi Perseroan untuk mengalihkan pengguna moda transportasi jalan raya ke angkutan kereta api. Kualitas layanan kereta api komuter Jabodetabek terus ditingkatkan untuk menarik minat calon pelanggan potensial. Diantaranya adalah dengan menerapkan penggunaan *e-ticketing* dan *e-gate* serta kebijakan *single service* yang tidak lagi membedakan kelas layanan pada KRL.

Pengembangan Angkutan Barang. Angkutan barang merupakan kontributor penting bagi struktur pendapatan Perseroan yang menyumbangkan hampir 40% dari total pendapatan. Untuk meningkatkan kapasitas angkut dan memperbesar pangsa angkutan barang, pada tahun 2014 Perseroan meluncurkan beberapa kereta angkutan barang relasi baru, seperti KA angkutan Aqua (relasi Stasiun Cicurug-Jakarta Gudang), KA angkutan Semen (relasi stasiun Nambo-Banyuwangi, relasi Stasiun Arjawinangun-Semarang Poncol, Kalimas-Banyuwangi, Nambo-Brambanan dan relasi Nambo-Semarang Poncol) dan angkutan pasir (relasi Wates-Nambo). Pendapatan angkutan barang akan terus ditingkatkan sehingga secara bertahap sehingga kontribusinya mencapai 60% melalui inisiatif investasi Proyek Ten dan Proyek Fifty.

We have innovated and plan to keep innovating. The aim is to provide a distinctive experience for people who travel by railway. Our innovations give comfort to passengers for they no longer need to stand in long queues at ticket counters and avoid transacting with illegal ticket brokers at railway stations. Our innovations also give security because we no longer issue tickets without a seat for mid- and long-distance trip thanks to our new system of each single ticket bearing one name for one seat.

The increasingly worse road congestion in the Greater Jakarta area is an opportunity for the Company to attract road commuters to railway transportation. The quality of Jabodetabek commuter rail services is being continuously improved to attract customers. One of the efforts is by promoting the use of e-ticketing and e-gates and a single service policy that no longer offers service classes in our trains.

Freight business development. The freight business is a key contributor to the Company's revenue structure, recently accounting for nearly 40% of our total revenue. To increase freight capacity and gain larger market share, in 2014 the Company launched a number of new train services, such as the Aqua railway transport (Cicurug Station-Jakarta Warehouse relation), Cement railway transport (Nambo station-Banyuwangi relation, Arjawinangun Station-Semarang Poncol relation, Kalimas-Banyuwangi, Nambo-Brambanan and Nambo-Semarang Poncol relation) and sand railway transport (relation Wates-Nambo relation). We are planning to generate larger revenue from freight business and set a target of 60% contribution through Project Ten and Project Fifty investment initiatives.

Proyek Ten merupakan investasi senilai Rp1,75 triliun untuk pengadaan 10 unit lokomotif CC 205, 800 unit gerbong KKBW (pengangkut batubara), 600 unit PPCW serta penyelesaian pembangunan infrastruktur tambahan seperti jalur ganda (*doubletrack*) dan prasarana pendukungnya.

10 unit lokomotif CC 205 dan 800 gerbong KKBW tersebut diproyeksikan untuk meningkatkan kapasitas angkut batubara PT Bukit Asam (Persero) Tbk (PTBA) hingga 5 juta ton per tahun pada rute Tanjung Enim-Tarahan, sehingga kapasitas angkut batubara PTBA akan menjadi 25 juta ton per tahun pada 2017. Proyek ini direncanakan siap berjalan pada tahun 2015 dengan selesainya pembangunan infrastruktur termasuk jalur ganda Sumatera Selatan.

Sedangkan 600 unit gerbong PPCW dialokasikan sebagai pengadaan tambahan untuk meningkatkan kapasitas angkut barang dengan cara menambah formasi kereta dari 15 gerbong menjadi 20 gerbong per lokomotif. Penambahan ini akan meningkatkan volume angkut barang hingga 8 juta ton per tahun sehingga total kapasitas jasa angkutan barang di Daop Jawa akan mencapai 28,9 juta ton per tahun pada tahun 2017.

Proyek Fifty merupakan rencana pengembangan angkutan barang di Divre 3 Sumatera Selatan dan di Daop Jawa dengan investasi senilai Rp2,07 triliun untuk pengadaan 50 set lokomotif CC 206 berikut kebutuhan untuk stamformasi gerbongnya. Sebanyak 39 unit berikut 1.520 gerbong dialokasikan untuk memenuhi permintaan angkutan barang dari perusahaan-perusahaan tambang selain PTBA di Divre 3 Sumatera Selatan. Dengan proyek ini, kapasitas angkutan barang untuk pelanggan non PTBA rute Tanjung Enim Baru-Simpang-Kertapati dapat meningkat hingga sekitar 13,5 juta ton per tahun pada tahun 2017.

Sebanyak 11 unit lokomotif CC 206 lainnya ditujukan untuk meningkatkan layanan logistik di Daop Jawa. Tambahan lokomotif tersebut akan mampu melayani tiga pelanggan yang membutuhkan volume tambahan 3 juta ton per tahun.

Project Ten is an investment of Rp1.75 trillion for the procurement of 10 CC 205 locomotives, 800 KKBW coal carriers, 600 PPCW units and the completion of the construction of additional infrastructure such as double tracking and its supporting infrastructure.

The 10 CC 205 locomotives and 800 KKBW carriages are projected to increase the coal transport capacity for PT Bukit Asam (Persero) Tbk (PTBA) to 5 million tons per year on the Tanjung Enim route-Tarahan, so that the PTBA coal transport capacity will be 25 million tons per year by 2017. The project is planned for commercial use in 2015 when the double track railway infrastructure, including the section in South Sumatera, has been completed.

Meanwhile, the 600 PPCW carriages will be additionally allocated to increase freight capacity by having 20 carriages from the current 15 per locomotive. This should increase freight volume by up to 8 million tons per year, bringing the total capacity of freight services in Java Daop to 28.9 million tons per year in 2017.

Project Fifty is a development plan of freight in Division 3 South Sumatera and Java Daop with an investment of Rp2.07 trillion for the procurement of 50 CC 206 locomotives along with the need for carriage stamformation. A total of 39 units along with 1,520 carriages will be allocated to meet the demand for goods transportation from mining companies other than PTBA in Division 3 South Sumatera. With this project, the capacity of freight to non-PTBA customers at New Tanjung Enim route-Simpang-Kertapati can be increased to reach approximately 13.5 million tons per year in 2017.

We have plans to use 11 of the CC 206 locomotives to improve logistics services in Java Daop. These additional locomotives will be adequate to serve three customers that each demand an additional volume of 3 million tons per year.

Pengembangan Aset Properti. Dalam rangka menyelamatkan aset-aset KAI, kami terus melakukan pendataan dan penertiban aset-aset yang dikuasai pihak lain, penjagaan terhadap aset yang sudah berhasil diselamatkan, dan penyertifikatan untuk melegalkan kepemilikan aset-aset tersebut. Kami membentuk tim khusus untuk mendata dan menelusuri latar belakang/sejarah kepemilikan aset tersebut. Tim ini bertugas menggali dan menemukan dimana saja aset-aset Perseroan untuk kemudian dilakukan penertiban/penyelamatan.

Penyelamatan aset-aset milik negara ini selain untuk tujuan diberdayakan untuk pengembangan sektor transportasi bagi kepentingan masyarakat, juga merupakan inisiatif strategis kami untuk mengoptimalkan sumber pendapatan non angkutan. Untuk itu kami fokus untuk meningkatkan penguasaan aset melalui program sertifikasi tanah dan penyelesaian kasus-kasus besar terkait kepemilikan aset tanah Perseroan. Dengan kedua program ini diharapkan aset-aset properti yang berstatus *clean and clear* semakin banyak sehingga memberikan keleluasaan untuk pemanfaatan dan pengembangannya.

Dalam jangka pendek, stasiun-stasiun besar akan dikembangkan menjadi pusat bisnis yang melayani berbagai keperluan para pengguna jasa kereta api. Sedangkan stasiun-stasiun yang melayani angkutan perkotaan seperti KA komuter Jabodetabek dikembangkan sebagai kawasan *park and ride*, dimana penumpang dapat menitipkan kendaraan pribadinya di lokasi parkir yang aman yang disediakan di lingkungan stasiun dan melanjutkan perjalanananya ke tempat tujuan dengan kereta api.

Keuangan dan Akuntansi. Inisiatif-inisiatif di bidang keuangan dan akuntansi diantaranya adalah kebijakan efisiensi biaya, penggunaan sumber dana eksternal (utang) secara selektif dan *prudent* untuk investasi dengan mempertimbangkan kelayakan investasi dan rasio keuangan, penyesuaian peraturan-peraturan keuangan terkait dengan restrukturisasi perusahaan, penggajian, remunerasi dan optimalisasi penagihan pengusahaan aset.

Developing Property Assets. In order to gain full management of the assets of KAI, we continue to collect data and exercise control on Company assets that are currently under the illegal possession of other parties, safeguard assets successfully reclaimed, and have them certificated to demonstrate legal ownership. We have formed a special team to record and trace the background/history of the ownership of the assets. The team is primarily tasked to find out where the Company's assets are located and further determine strategies to reclaim the assets.

Reclaiming these state-owned assets, in addition to the purpose of utilizing them to develop the transportation sector for society, is also intended as a strategic initiative to optimize our non-transport sources of income. That is why we have focused on improving the control of assets through a land certification program by trying to settle major cases related to ownership of land assets. With these two programs, we are expecting to have more assets with a clean and clear status, enabling us to have more flexibility in utilizing and developing the assets.

In the short term, we have planned to develop our large railway stations into business centers that provide a wide range of other services to railway commuters. In addition to this plan, we have another scheme to develop urban railway stations into park and ride zones where passengers can park their cars and motorcycles in a safe area provided by the stations and ride on our trains to get to their final destinations.

Finance and Accounting. Initiatives in the area of finance and accounting include policies for cost efficiency, for the selective and prudent utilization of external funding sources (debt) for investments after taking into account the feasibility of investment and financial ratios, adjustments to financial regulations related to the Company's restructuring, payroll system, remuneration, and the optimization of asset billing concessions.

Di tahun 2014, Perseroan telah menerapkan secara penuh PSAK yang terkonvergensi dengan IFRS, dan mengimplementasikan modul SAP FICO dan SAP FM untuk melengkapi proses integrasi dengan modul SAP lainnya (SAP-CM, SAP Payroll, SAP MM dan SAP PM) sehingga dapat menghasilkan Laporan Keuangan yang lebih andal.

### Kinerja Tahun 2014

Secara keseluruhan, kinerja KAI pada tahun 2014 menunjukkan pencapaian yang membesarkan hati. Perseroan berhasil membukukan pendapatan sebesar Rp10,48 triliun, meningkat secara bermakna hingga 21,8% dari Rp8,60 triliun pada tahun 2013. Kontribusi terbesar pendapatan masih berasal dari angkutan penumpang yang mencapai Rp4,58 triliun, naik 16,5% dibandingkan Rp3,93 triliun pada tahun 2013. Namun di sisi lain, angkutan barang pun mencatat pertumbuhan yang optimistis sebesar Rp4,11 triliun atau naik 32,9% dari Rp3,09 triliun pada tahun 2013. Sedangkan subsidi pemerintah bagi penumpang kelas Ekonomi dalam bentuk *Public Service Obligation* (PSO) di tahun 2014 mencapai Rp1,09 triliun, naik 59,3% dibandingkan Rp683,99 miliar di tahun sebelumnya seiring dengan peningkatan volume penumpang kelas Ekonomi.

Volume angkutan KA penumpang pada tahun 2014 mencapai 280,3 juta orang atau naik 26,3% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai 222,0 juta orang. Peningkatan volume penumpang ditunjang oleh pengoperasian KA baru/tambahan dan rangkaian tambahan, perpanjangan rute pada masa-masa *peak season* serta kegiatan-kegiatan promosi dan sosialisasi yang intensif sepanjang tahun. Selain itu, kami meyakini bahwa inovasi-inovasi yang telah diterapkan pada sistem penjualan tiket memberikan dampak signifikan bagi peningkatan volume penumpang.

Peningkatan penting juga terjadi pada Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek yang pada tahun 2014 sudah dioperasikan penuh oleh anak perusahaan PT KAI Commuter Jabodetabek (PT KCJ). Volume penumpang KRL pada tahun 2014 mencapai 208,5 juta orang, meningkat 60,7% dibandingkan 129,8 juta orang pada tahun 2013 seiring dengan penambahan *loop* dari 50 *loop* menjadi 65 *loop*. Penghapusan kelas ekonomi pada kereta komuter juga ikut mendorong peningkatan kontribusi pendapatan dari PT KCJ.

In 2014, the Company fully adopted SFAS as converged with IFRS, and implemented SAP FICO and SAP FM modules and had them integrated with existing SAP modules (SAP-CM, SAP Payroll, SAP MM and SAP PM) to be able to present more reliable Financial Statements.

### Performance in 2014

In all, the performance of KAI in 2014 was encouraging. The Company posted revenues of Rp10.48 trillion, increasing significantly by 21.8% from Rp8.60 trillion generated in 2013. The largest revenue contributor remained the passenger transportation business, which generated Rp4.58 trillion, up 16.5% from Rp3.93 trillion in 2013. But no less encouraging was the freight business, which recorded an optimistic figure of Rp4.11 trillion, up 32.9% from Rp3.09 trillion in 2013. Meanwhile, government subsidies for economy class passengers in the form of Public Service Obligation (PSO) in 2014 reached Rp1.09 trillion, up 59.3% compared to Rp683.99 billion in the prior year due to an increase in the volume of economy class passengers.

The volume of our railway passengers in 2014 reached 280.3 million, up 26.3% compared to 222.0 million in 2013. This larger number of passengers was achieved thanks to the operations of new and additional trains and train cars, extended routes during peak seasons and promotional activities and intensive socialization throughout the year. Moreover, we believe that the innovations we have applied to our ticket purchase system have provided a significant incentive, driving up passenger volumes.

A significant increase was also made in our Jabodetabek Light rail (KRL), whose full operations was fully transferred to one of our subsidiaries PT KAI Commuter Jabodetabek (PT KCJ). The volume of KRL passengers in 2014 reached 208.5 million, an increase of 60.7% from 129.8 million in 2013 due to the addition of loops, from 50 to 65 loops. The elimination of economy class on commuter trains also contributed to the increase in revenue contribution from PT KCJ.

Volume angkutan KA barang di tahun 2014 mencapai 30,7 juta ton, naik 24,2% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai 24,7 juta ton. Kontribusi terbesar dari volume angkutan barang masih didominasi oleh angkutan batubara yang mencapai 16,9 juta ton atau tumbuh 13,6% dibandingkan 14,9 juta ton di tahun 2013. Namun demikian, angkutan semen telah menunjukkan kinerja yang prospektif dengan membukukan pertumbuhan 61,4% dari 3,1 juta ton pada tahun 2013 menjadi 5,1 juta ton.

Pada tahun 2014, upaya penertiban dan penyelamatan aset perusahaan baik ROW (*Right on Way*) maupun non-ROW berupa tanah, rumah dinas dan bangunan dinas di seluruh Daop dan Divre terus kami lanjutkan. Hingga akhir tahun 2014, dari total asset tanah seluas 270.670.874m<sup>2</sup>, seluas 147.512.092m<sup>2</sup> atau 54% sudah berhasil disertifikatkan. Sedangkan untuk aset berupa rumah dinas sebanyak 16.424 unit yang tersebar di Jawa dan Sumatera, sejumlah 8.517 unit (52%) telah dinyatakan *clean and clear*.

Keselamatan perjalanan KA adalah prioritas kami. Pengelolaan keselamatan transportasi kereta api perlu dilakukan dengan sistematis dan berkelanjutan. Penurunan frekuensi kecelakaan atau Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) menjadi penilaian dari peningkatan kinerja keselamatan operasi KA dalam mewujudkan operasi KA menuju nihil kecelakaan (*zero accident*). Di tahun 2014 terjadi 61 kali kejadian PLH yaitu 2 kejadian PLH tabrakan KA dengan KA di Daop 3 Cirebon dan di Divre III Sumatera Selatan, 58 kali kejadian anjlogen/terguling, satu kali kejadian lain-lain di Daop 1 Jakarta. Kami berkomitmen untuk terus meningkatkan keselamatan operasi KA dan menargetkan turunnya toleransi kejadian kecelakaan dari waktu ke waktu.

Penghargaan-penghargaan dari berbagai pihak atas pencapaian Perseroan di bidang marketing, kepemimpinan, inovasi, pelayanan, SDM dan tata kelola yang telah diterima KAI merefleksikan apresiasi dan perhatian masyarakat atas kerja keras kami. Sepanjang tahun 2014, Perseroan menerima 89 penghargaan, diantaranya untuk *Contact Center 121* yang meraih penghargaan kategori *Operations Management* bidang *Customer Service and Contact Center* di Hong Kong dan *Recognition of Excellence* dari Asia Pasific Contact Center Association

The volume of railway freight in 2014 reached 30.7 million tons, up 24.2% from that of 2013 with 24.7 million tons. The largest contributor to the volume was still that of coal, which reached 16.9 million tons and increased 13.6% compared to 14.9 million tons in 2013. However, the transport of cement has been very prospective showing record growth of 61.4% from 3.1 million tons in 2013 to 5.1 million tons.

In 2014, we continued our efforts to clarify and reclaim Company assets, whether they are ROW (Right on the Way) or non-ROW in the forms of official residences and office buildings throughout Daop and Division. By the end of 2014, we had certified 147,512,092 sqm, or 54%, of our total 270,670,874 sqm. As for other assets, 8,517 (52%) out of a total 16,424 official houses spread across Java and Sumatera had been declared clean and clear.

Railway travel safety is our top priority. Railway transportation safety must be managed in a systematic and sustainable manner. Lowering the frequency of accidents, or Extraordinary Events (PLH), has been one of the key components we use to assess safety performance improvement in train operations as we move forward to zero accidents. In 2014, we had 61 incidents including 2 PLH incidents where two of our trains ran into one another in Daop 3 Cirebon and in Division III South Sumatera, and 58 incidents where our trains slipped and rolled, and another incident in Daop 1 Jakarta. We will fulfill our commitment to keep improving the safety of railway operations and target lower tolerance to accidents from time to time.

Awards we have received from various parties for Company achievements are in the areas of marketing, leadership, innovation, service, human resources and governance and reflect the community's appreciation and concern for our hard work. Throughout 2014, the Company received 89 awards, including for our 121 Contact Center, that earned an award in the category of Operations Management in Customer Service and Contact Center in Hong Kong, and Recognition of Excellence from the Asia Pacific Contact Center Association Leaders (APCCAL) in Beijing. We also

Leaders (APCCAL) di Beijing. Di bidang lainnya seperti penghargaan sebagai "Indonesia Trusted Companies", "The Best Service Excellent of The Year", "Human Resources Transformation" dan "Recruitment and Attraction".

### Kendala yang Dihadapi

Fluktuasi nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS sepanjang tahun 2014 menimbulkan risiko melonjaknya biaya operasional karena investasi dan belanja modal untuk pemuatan suku cadang dan sarana produksi sebagian besar dilakukan dengan valuta asing.

Meskipun demikian, walaupun Perseroan tidak melakukan kontrak *forward* pembelian valuta asing, Perseroan telah mengantisipasi dengan melakukan *natural hedge* dimana dalam kontrak angkutan batubara dengan PTBA sebesar 22 juta ton per tahun telah disepakati adanya porsi 32% pembayaran yang diterima dalam dolar AS dengan konversi nilai tukar Rp10.500 per dolar AS. Berdasarkan proyeksi, kebutuhan valuta asing untuk pembelian suku cadang dapat teratasi dari strategi *hedging* tersebut. Bahkan kebutuhan valuta asing tersebut masih berada jauh di bawah pendapatan angkutan yang diterima dalam mata uang dolar AS.

Kenaikan harga BBM di bulan November menyebabkan peningkatan biaya operasional terutama untuk KA jarak jauh dan menengah yang menggunakan bahan bakar solar. Untuk itu Perseroan sedang mengkaji penyesuaian tarif KA Kelas Ekonomi walaupun hal tersebut merupakan keputusan yang sulit mengingat sebagian besar pengguna jasa KA Kelas Ekonomi merupakan masyarakat berpendapatan rendah. Untuk KA Kelas Bisnis dan Eksekutif solusi kenaikan tarif relatif lebih mudah dilakukan karena sudah ada kisaran tarif batas atas dan tarif batas bawah.

Kendala lain adalah tingkat kompetisi yang ketat pada pasar angkutan barang, terutama di Jawa dimana tersedia prasarana jalan raya untuk angkutan truk jarak jauh. Pembangunan jalan tol di Jawa secara langsung berhadapan dengan jalan kereta api sehingga pengguna jasa lebih memilih angkutan jalan raya yang lebih fleksibel mencapai lokasi tujuan yang diinginkan. Dari sisi tarif, jika pemerintah

received awards in other areas such as the awards in the categories of "Indonesia Trusted Companies," "The Best Service Excellence of the Year," "Human Resources Transformation" and "Recruitment and Attraction."

### Obstacles Faced

The fluctuating value of the Rupiah against the US Dollar throughout 2014 presented a risk of soaring operational costs as investments and capital expenditures to meet demand for spare parts and production facilities are mostly made using foreign currencies.

Nevertheless, while we do not enter into any forward contracts for purchases of foreign exchange, we have anticipated possible forex loss by having a natural hedge through the coal transportation contract with PTBA for an annual volume of 22 million tons per year under which it is agreed that 32% of the contract payment will be made in US Dollars at the exchange rate of Rp10,500 per US Dollar. Based on our projections, the need for foreign currency to purchase spare parts can be resolved with this hedging strategy. In fact, our current need for foreign exchange is still far below the amount of US Dollars we receive from freight revenue.

The hike of fuel prices in November led to soaring operating costs, especially for long-and mid-distance trains running on diesel fuel. Therefore, while we know that the decision to adjust the economy class fares is tough due to the fact that most economy travellers are low incomers, we are currently reviewing the Economy Class train fare adjustment. Making adjustments to fares of the Business and Executive Classes is easier for we already have guidelines for the upper and lower limits.

Another obstacle has been the intense competition in the freight market, especially in Java due to the increasingly available highway infrastructure or long-distance trucking. The construction of a toll road in Java has presented direct competition to the railway services business where service users prefer road transport for its more flexible reach. In terms of fares, if the government proceeds with their plan to

memberlakukan TAC (*Track Access Charge*) bagi KA angkutan barang, maka komponen biaya angkutan akan sulit bersaing dengan moda transportasi jalan raya yang tidak dikenai *charge* serupa.

Masalah penertiban dan penyelamatan aset KAI yang dikuasai pihak lain merupakan persoalan yang cukup menguras waktu, biaya dan sumber daya. Kami menjalin kerja sama dengan berbagai instansi pemerintah agar upaya penyelamatan aset ini senantiasa berada dalam koridor aturan hukum dan perundang-undangan yang berlaku. Pada bulan Maret 2014 Perseroan menandatangani kesepakatan dengan Badan Pertanahan Nasional (BPN). Kerja sama mencakup percepatan proses penyertifikatan tanah dan penanganan permasalahan aset tanah KAI. BPN telah berkomitmen membantu dalam melaksanakan sertifikasi tanah, memberikan kepastian hukum atas tanah yang dimiliki, menangani permasalahan yang dihadapi serta memberikan pendampingan untuk meningkatkan kompetensi pekerja Perseroan dalam bidang hukum pertanahan.

### **Prospek dan Rencana Ke Depan**

Jasa layanan KAI yang bergerak di sektor angkutan penumpang dan barang merupakan mendukung penting pertumbuhan ekonomi nasional. Perseroan memiliki rencana strategis untuk meningkatkan volume angkutan penumpang maupun penumpang serta mengambil peluang-peluang bisnis non angkutan. Melalui investasi proyek Ten dan proyek Fifty, prospek pendapatan dari angkutan barang akan meningkat signifikan dalam tiga tahun mendatang. Selain itu, terdapat beberapa rencana pengembangan untuk meningkatkan angkutan penumpang dan pengembangan aset properti.

Pengembangan jaringan *Commuter Line* Jabodetabek menargetkan pada tahun 2019 PT KCJ akan mampu mengangkut 1,2 juta penumpang/hari dengan *headway* jam sibuk mencapai 5 menit. Pembangunan sarana dan prasarana dilakukan untuk mencapai target tersebut dengan investasi sebesar Rp4,1 triliun.

impose a TAC (*Track Access Charge*) for rail freight transport, it will be harder for us to compete with other transportation modes in terms of cost components as road transport is not subject to the same charge.

The issue of clarifying and reclaiming assets of KAI currently under illegal possession by other parties is a matter that takes a lot of time, cost and resources. We are working closely with government agencies to ensure that reclaiming these assets remains compliant with all applicable laws and legislations. In March 2014 the Company signed an agreement with the National Land Agency (BPN). Our cooperation includes accelerating our land certification process and handling issues of lands of KAI. BPN has confirmed its commitment to assist us in implementing land certification, providing legal certainty on our existing lands, addressing issues that we are facing, and providing assistance to improve the competence of our employees in the legal aspects of land.

### **Prospects and Future Plans**

Services offered by KAI, as engaged in passenger and goods transportation sector, is vital to support the growth of Indonesia's economy. The Company has a strategic plan to increase the volume of passenger and goods transportation while seeking to capture every opportunity in the non-transportation business. Our Project Ten and Project Fifty should allow us to significantly improve earnings from the freight business over the next three years. In addition, we also have plans to improve passenger transport and develop our property assets.

Our Jabodetabek Commuter Line development target is that by 2019 PT KCJ will be able to transport 1.2 million passengers daily with headway at peak hours of 5 minutes. The necessary facilities and infrastructure are being constructed to achieve these targets with an investment of Rp4.1 trillion.

Berdasarkan rencana pengembangan Bandara Soekarno-Hatta, jumlah penumpang diproyeksikan mencapai 141,4 juta orang pada tahun 2030. Untuk melaksanakan amanat Perpres No. 83/2011, Perseroan membangun KA Commuter Bandara Soekarno-Hatta dengan investasi sebesar Rp2,5 triliun termasuk pengadaan sarana. Rencana pengembangan KA Bandara lainnya adalah di Bandara Kulonprogo, Yogyakarta yang diproyeksikan akan melayani 10 juta orang per tahun.

Perseroan sedang mempersiapkan kerja sama angkutan batubara dengan beberapa perusahaan swasta dengan target angkutan 1,5 juta ton per tahun per perusahaan pada tahun pertama dengan rute Lahat-Kertapati. Infrastruktur yang akan dibangun untuk mendukung proyek ini antara lain fasilitas *loading* di Merapi, Banjarsari, Sukacinta, Muara Gula dan Ujan Mas, serta fasilitas *unloading* di Simpang, Kramasan dan Kertapati yang akan dilanjutkan ke tujuan melalui Sungai Musi.

Perseroan akan ikut berperan dalam penyediaan transportasi jalan rel dari Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei, Sumatera Utara menuju Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung. Potensi angkutan barang yang sedang dalam proses kerja sama adalah dengan Unilever sebesar 500 ton per hari dan angkutan minyak goreng sebesar 2.000 ton per hari yang akan direalisasikan pada awal tahun 2016.

Peningkatan angkutan barang di pulau Jawa akan dicapai melalui penambahan stamformasi kereta menjadi 30 gerbong. Target peningkatan yang diharapkan adalah 54% sehingga menjadi 9,7 juta ton per tahun.

Di bisnis non angkutan, Perseroan akan mengembangkan properti di kawasan sekitar stasiun. Kerja sama antara KAI dengan PT Jakarta Propertindo sudah dilakukan untuk pengembangan bisnis di area yang dilalui KA Commuter Bandara Soekarno-Hatta. Di Yogyakarta, sedang dipersiapkan pengembangan sub-kawasan Stasiun Tugu yang nantinya akan dikembangkan menjadi area komersial seperti perhotelan dan *retail*.

Under the plan for the Soekarno-Hatta Line development, the number of passengers is projected to reach 141.4 million in 2030. To execute the mandate of Presidential Decision No. 83 of 2011, the Company will build Soekarno-Hatta airport commuter line with an investment of Rp2.5 trillion, including building supporting facilities. Another Airport railway development plan will be in Kulonprogo Airport, Yogyakarta, which is projected to serve 10 million passengers per year.

We are making the initial preparation for coal transport cooperation with some private companies with a target of 1.5 million tons of freight per year per company for the first year with the initial route of Lahat-Kertapati. Infrastructure planned for near-term construction include loading facilities in Merapi, Banjarsari, Sukacinta, Muara Gula and Ujan Mas, and unloading facilities in Simpang, Kramasan and Kertapati with a further destination at the Musi River.

We will participate in the provision of railway transportation at the Special Economic Zones of Sei Mangkei, North Sumatera to the Port of Belawan/ Kuala Tanjung. The potential for freight transport currently in the cooperation process is with Unilever for 500 tons per day and for 2,000 tons of cooking oil scheduled for operations in early 2016.

Increasing freight transport in Java will be achieved through the addition of a train carriage formation at 30 carriages. The target can increase volumes by 54% to 9.7 million tons per year.

In our non-transport business, the Company will develop its properties in near-station areas. We have entered into agreement with PT Jakarta Propertindo to develop business in areas along the Soekarno-Hatta Airport commuter line. In Yogyakarta, we are preparing a plan to develop sub-regions of Tugu Station into commercial areas with hotels and retail businesses.

### Tata Kelola Perusahaan

Kami percaya bahwa penerapan prinsip tata kelola perusahaan yang baik (GCG) akan menumbuhkan kepercayaan yang kuat dari pelanggan dan masyarakat luas. Perseroan berusaha untuk menjaga reputasi sebagai entitas yang dikelola dengan menerapkan praktik bisnis yang berintegritas dan senantiasa mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Implementasi GCG di Perseroan senantiasa berlandaskan pada lima nilai utama yang menjadi budaya perusahaan yaitu Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi dan Pelayanan Prima. Dalam menjalankan tugasnya, setiap pekerja KAI harus memiliki integritas tinggi, berperilaku profesional, konsisten dan tanpa kompromi dalam menjalankan prosedur kerja, kreatif berinovasi untuk mendapatkan hasil kerja terbaik, dan berorientasi pada kepuasan pelanggan.

Untuk menjamin efektivitas penerapan GCG yang berkelanjutan, Perseroan telah memiliki pedoman dan kebijakan (*soft structure*) untuk melaksanakan GCG yang telah diterapkan di lingkungan Perseroan. Kebijakan tersebut terdiri dari Pedoman GCG (*Code of Corporate Governance*), Kode Etik (*Code of Ethics*), Pedoman Perilaku (*Code of Conduct*), Panduan Dewan (*Board Manual*), Sistem Pelaporan Pelanggaran (*Whistleblowing System/WBS*), Pedoman Pengendalian Gratifikasi serta pedoman lainnya dan aturan-aturan kebijakan pokok operasional yang bertujuan untuk mendukung penerapan GCG di Perseroan.

Sosialisasi dan internalisasi GCG, WBS dan Program Pengendalian Gratifikasi dilakukan secara intensif. Sepanjang tahun 2014 telah dilaksanakan sedikitnya 17 kegiatan sosialisasi baik berupa tatap muka, milis broadcast maupun melalui media intranet. Kegiatan tatap muka telah diikuti oleh seluruh pekerja termasuk Direksi.

Untuk mengetahui dan mendapatkan gambaran kualitas penerapan GCG, Perseroan melaksanakan asesmen penerapan GCG secara berkala setiap tahun. Asesmen GCG tahun 2012 dilakukan oleh penilai independen dari Perwakilan BPKP Provinsi Jawa Barat dengan pencapaian nilai 70,16 (predikat

### Corporate Governance

We believe that the implementation of GCG principles will earn the trust of customers and society at large in our business. We are working hard to maintain the Company reputation as an entity managed with integrated business practices and as always compliant with all applicable laws.

At the Company, we have always based our GCG implementation on five core values that have become our corporate culture: Integrity, Professionalism, Safety, Innovation and Service Excellence. In executing duties, every employee of KAI must have high integrity, act professionally, remain consistent and give no tolerance to fraud in following work procedures, creatively innovate to get the best results, and be oriented towards customer satisfaction.

To ensure its effective and sustainable implementation, we have set GCG guidelines and policy (*soft structure*). The policy consists of the Code of Corporate Governance, the Code of Ethics, Code of Conduct, Board Manual, Whistleblowing System (WBS), Gratuity Control Guidelines and other guidelines and basic operational policies that are aimed at supporting the implementation of GCG within the Company.

GCG, WBS and the Gratuity Control Program are disseminated and internalized intensively. Throughout 2014, at least 17 socialization activities were carried out, whether face-to-face, through mailing lists or broadcast through our intranet media. Face-to-face forums were attended by all employees, including the Board of Directors.

To have an idea about the quality of our GCG implementation, we have it assessed once in a year. Our GCG implementation in 2012 was assessed by an independent party, a BPKP Representative from the Province of West Java, where it achieved a score

Cukup Baik). Pada tahun 2014 dilakukan asesmen kembali dengan pencapaian nilai yang meningkat signifikan menjadi 84,03 (predikat Baik).

Pada bulan Desember 2014 dilakukan evaluasi kinerja BUMN di KAI oleh tim evaluator Kementerian BUMN. Sistem Penilaian didasarkan pada metode Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU). Skor KPKU yang diperoleh Perseroan adalah 462,25 yang menunjukkan Perseroan berada pada kriteria "Early Improvement". Hasil evaluasi KPKU tahun 2014 menunjukkan peningkatan dibandingkan hasil evaluasi KPKU 2013 yang mendapat skor 400,5.

Pada tahun 2014, Perseroan berhasil meraih penghargaan kategori "Indonesia Trusted Companies 2014" di ajang The Indonesia Good Corporate Governance Award 2014 yang diselenggarakan oleh The Indonesian Institute for Corporate Governance (IIGC) bekerja sama dengan majalah SWA. Penghargaan tersebut diraih melalui penilaian yang berdasarkan *Corporate Governance Perception Index* (CGPI).

### Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia (SDM) adalah faktor terpenting dan sangat menentukan bagi keberhasilan dan kesinambungan usaha KAI. Sejalan dengan visi Perseroan untuk menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*, Perseroan membutuhkan SDM yang memiliki kompetensi tinggi dan berkinerja unggul untuk mendukung pencapaian visi tersebut.

Sampai dengan 31 Desember 2014, jumlah pekerja KAI mencapai 25.566 orang. Tantangan terbesar dalam strategi pengembangan SDM Perseroan adalah mereposisi dan meningkatkan peran SDM, tidak lagi sekedar pekerja operasional administratif, tetapi menjadi lebih aktif dan dinamis untuk memberikan kontribusi kinerja yang optimal bagi Perseroan. Hal ini akan dapat dicapai melalui peningkatan kompetensi dan kualitas pekerja yang berkesinambungan.

Sebagai dampak positif dari pemanfaatan teknologi informasi untuk sistem *ticketing*, banyak sekali pekerja penjualan tiket yang dapat diberikan penugasan lain dengan tanggung jawab yang lebih besar. Untuk itu Perseroan memberikan berbagai program pengembangan kompetensi, termasuk penyesuaian ijasah pendidikan formal melalui kebijakan perbaikan komposisi pekerja.

of 70.16 (Adequate). For the assessment in 2014, our GCG implementation score increased significantly to 84.03 (Good).

In December 2014, an evaluation of SOE performance was made at KAI by a team of evaluators from the Ministry of SOEs. The assessment system is based on a method of Excellent Performance Assessment Criteria (KPKU). A KPKU score of 462.25 indicated that the Company falls within the "Early Improvement" criteria. KPKU score in 2014 was higher than the 400.5 made in 2013.

In 2014, the Company was awarded as an "Indonesia Trusted Company 2014" in the Indonesian Good Corporate Governance Award event held by the Indonesian Institute for Corporate Governance (IIGC) in cooperation with SWA magazine. The award was achieved after a series of assessments made based on Corporate Governance Perception Index (CGPI).

### Human Resources

Human Resources (HR) is the most important factor and is vital to the success and sustainability of KAI. Consistent with the Company's vision to be the best rail service provider with focuses on customer service and meeting stakeholder expectations, we need competent and quality human resources to help achieve that vision.

As at 31 December 2014, KAI employed 25,566 employees. Our biggest challenge in the human resources development strategy is how to reposition and enhance the role of human resources as no longer administrative operational staff, but as people who actively and dynamically make optimum contributions to the Company. This will be achieved by sustainably improving the competence and quality of all employees.

One of the positive impacts of the use of information technology for the ticketing system is that we have been able to reassign our ticketing staff to positions with greater responsibilities. That is why we provide a broad range of competence development programs, including upgrades with formal diplomas through policies for improvements in employee composition.

Kesejahteraan pekerja menjadi perhatian utama dan terus ditingkatkan seiring pertumbuhan yang dicapai perseroan. Sejak tahun 2009, remunerasi pekerja Perseroan terus meningkat. Sebagai contoh, penghasilan *take home pay* masinis yang pada tahun 2009 sebesar Rp4 juta telah meningkat menjadi Rp17 juta pada tahun 2014.

Sebaliknya, kami tidak memberi toleransi (*zero tollerance*) terhadap masalah disiplin dan integritas, karena kedua hal tersebut berkorelasi kepada keselamatan penumpang kereta api. Penerapan *Whistleblowing System* (WBS) terbukti sangat efektif dalam meminimalisasi pelanggaran dan meningkatkan budaya kepatuhan terhadap prosedur operasi baku (SOP).

#### **Perubahan Komposisi Direksi**

Per tanggal 21 Februari 2014 Sulistyo Wimbo Hardjito, Direktur Komersial, mendapat tugas baru sebagai Direktur Utama PT Pelni dan digantikan oleh Slamet Suseno Priyatno. Selanjutnya pada 17 Oktober 2014 Eddi Hariyadhi bergabung sebagai Direktur Keselamatan dan Keamanan menggantikan Joko Margono. Per tanggal 28 Oktober 2014 saya yang sebelumnya menjabat sebagai Direktur Aset Tanah dan Bangunan, diangkat menjadi Direktur Utama menggantikan Ignasius Jonan yang mengembantugas baru sebagai Menteri Perhubungan. Selanjutnya, posisi Direktur Aset Tanah dan Bangunan diisi oleh Eddi Hariyadhi.

Employee welfare is our major concern, and one which we plan to keep improving, as the Company grows bigger. Since 2009, we have continued to improve employee remuneration. For instance, the take home pay of our machinists has increased from Rp4 million in 2009 to Rp17 million in 2014.

On the other hand, we do not tolerate (*zero tolerance*) on disciplinary and integrity issues, since both are correlated to the safety of railway passengers. The application of our Whistleblowing System (WBS) has proven to be very effective in minimizing violations and promoting a culture of compliance with standard operating procedures (SOP).

#### **Changes in the Board of Directors**

As of February 21, 2014 Sulistyo Wimbo Hardjito, our Commercial Director was given a new assignment as President Director of PT Pelni and was replaced by Slamet Suseno Priyatno. Later on October 17, 2014 Eddi Hariyadhi joined as Director of Safety and Security to replace Joko Margono. As of October 28, 2014 Edi Sukmoro, myself and formerly Director of Land and Building Assets, was appointed as new President Director replacing Ignatius Jonan who was given a new task as the Minister of Transportation. Eddi Hariyadhi filled the vacant position of Director of Assets Land and Building.

## Apresiasi

Mewakili Direksi, saya ingin menyampaikan terima kasih kepada Pemegang Saham, Dewan Komisaris, pelanggan, mitra usaha, serta para pemangku kepentingan lainnya atas dukungan dan kepercayaan yang terus diberikan. Saya sampaikan penghargaan kepada para anggota Direksi, tim manajemen dan seluruh pekerja KAI serta Direksi dan pekerja anak perusahaan yang telah menunjukkan dedikasi dan kerja kerasnya sehingga kita dapat melalui tahun 2014 dengan hasil yang baik. Saya yakin, dengan dukungan semua pihak, KAI akan terus bertumbuh secara berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan nilai bagi Pemegang Saham dan memberi kontribusi yang bermanfaat bagi negara dan masyarakat.

## Appreciation

On behalf of the Board of Directors, I would like to thank the shareholders, Board of Commissioners, Customers, business partners, and other stakeholders for their support and confidence so far. I would also like to express my appreciation to the other members of the Board of Directors, management team and all employees of KAI and the directors and employees of all subsidiaries who have shown strong dedication and hard work that have allowed us to manage through 2014 with outstanding results. I believe that with the support of all parties, KAI will continue to grow sustainably to increase value for shareholders and give a meaningful contribution to the nation and the society.

Atas Nama Direksi  
On Behalf of the Board of Directors

  
**Edi Sukmoro**  
Direktur Utama | President Director



## DIREKSI Board of Directors

Duduk kiri ke kanan Seated left to right

**EDI SUKMORO**  
Direktur Utama  
President Director

**M. KUNCORO WIBOWO**  
Direktur SDM, Umum, dan Teknologi Informasi  
Managing Director of Human Capital,  
General Affairs, and Information Technology

**HANGGORO BUDI WIRYAWAN**  
Direktur Logistik dan Pengembangan  
Managing Director of Logistics and Development

Berdiri kiri ke kanan Standing left to right

**CANDRA PURNAMA**  
Direktur Keselamatan dan Keamanan  
Managing Director of Safety and Security

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

**RONO PRADIPTO**  
Direktur Pengelolaan Sarana  
Managing Director of Rolling Stock



**KURNIADI ATMOSASMITO**  
Direktur Keuangan  
Managing Director of Finance

**A. HERLIANTO**  
Direktur Operasi  
Managing Director of Operations

**SLAMET SUSENO PRIYANTO**  
Direktur Pengelolaan Prasarana  
Managing Director of Infrastructure

**BAMBANG EKO MARTONO**  
Direktur Komersial  
Managing Director of Commerce

# Profil Direksi

## Profile of the Board of Directors



**EDI SUKMORO**  
**Direktur Utama**  
 President Director

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 2013 dan diangkat sebagai Direktur Utama sejak 28 Oktober 2014 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-253/MBU/10/2014. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Direktur Aset Tanah dan Bangunan (11 Januari-27 Oktober 2014).

Warga Negara Indonesia, lahir di Semarang, Jawa Tengah 1959. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Teknik, Jurusan Teknik Sipil (Project Management) dari Institut Teknologi Bandung tahun 1978-1984 dan meraih gelar Master of Engineering Science in Project Management, bidang studi Development Technology, di Melbourne University, Australia, tahun 1994-1996. Mengikuti kursus singkat dengan program Management Skills for Supervisors, di Loyola University, New Orleans, USA tahun (1987-1988).

Beliau pernah menjabat sebagai konsultan Project Management, Anggota tim negosiasi, Anggota tim negosiasi PLN tenaga batubara, Anggota tim negosiasi PLN tenaga gas alam, Senior Manajer Pengembangan Bisnis dan Pemasaran, Manajer Transmisi, dan wakil direktur bidang perencanaan keuangan perusahaan. Tahun 2009 sebagai Vice President of Property Management di Perusahaan Umum Listrik Negara (PLN).

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2013 and was appointed as President Director on October 28, 2014 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-253/MBU/10/2014. Previous positions include as Managing Director of Non-Railway Assets (January 11-October 27, 2014)

Indonesian citizen, born in Semarang, Central Java, in 1959. He graduated with a Bachelor's degree in Engineering, majoring in Civil Engineering (Project Management) from the Bandung Institute of Technology (1978-1984) and obtained a Master's of Engineering Science in Project Management in Development Technology Studies at Melbourne University, Australia from 1994 to 1996. He took a short course in Management Skills for Supervisors in Loyola University, New Orleans, USA (1987-1988).

He has served as management project consultant, member of PLN negotiation team, member of PLN negotiation team for coal-generated electricity power, member of PLN negotiation team for natural gas-generated electricity power at the State Electricity Company (PLN). He also served as Senior Manager of Business Development and Marketing, Transmission Manager, and Deputy Director of Corporate Financial Planning. He served as Vice President of Property Management in 2009.



**BAMBANG EKO MARTONO**  
**Direktur Komersial**  
Managing Director of Commerce

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 1990 dan diangkat sebagai Direktur sejak tanggal 23 September 2013 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-04/MBU/2013. Sempat Menjabat sebagai Direktur Sarana (23 September 2013-4 Mei 2014). Kini menjabat sebagai Direktur Komersial sejak 5 Mei 2014.

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

Berkarir di PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 1990. Pernah menjabat sebagai Pengawas Seksi Operasi 6B Solo Daop 6 Yogyakarta, tahun 1995. Tahun 1997 menjadi Pengawas Seksi 1B Jakarta dan tahun 1998 menjadi Pengawas Teknis Operasi Daop 4 Semarang. Tahun 1999 menjadi Pengawas Teknis Operasi Surabaya. Menjabat sebagai kepala seksi operasi Daop 6 Yogyakarta, tahun 2003. Menjabat Kepala seksi operasi Daop 8 Surabaya, tahun 2006. Menjabat Kepala seksi informasi pengendalian dan evaluasi, tahun 2008. Menjadi Kepala Daop 9 Jawa Barat, tahun 2008. Menjadi Vice President (VP) Perencanaan Operasi Kereta Api, tahun 2009. Menjadi Executive Vice President (EVP) Daop 6 Yogyakarta, tahun 2010. EVP Daop 8 Surabaya, tahun 2012. Menjadi EVP Daop 1 Jakarta, tahun 2012.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 1990 and was appointed as Managing Director on September 23, 2013 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-04/MBU/2013. Previous positions include as Managing Director of Rolling Stock (September 23, 2013-May 4, 2014). Currently, serves as Managing Director of Commerce since May 5, 2014.

Indonesian citizen, born in Purwokerto, Central Java in 1964. Completed a Bachelor's degree in Economics, majoring in Company Management at the Indonesian Islamic University (UII) and obtained a Master's degree from Bandung Institute of Technology (ITB), majoring in Railway Engineering.

Pursued a career with PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 1990. He served as Supervisor of Operational Section 6B Solo-Daop 6 Yogyakarta (1995). He became Supervisor of Section 1B Jakarta (1997), Technical Supervisor of Operation in Daop 4 Semarang (1998), and Technical Supervisor of Operation in Surabaya (1999). Section Head of Operation Daop 6 Yogyakarta in 2003. Served as Section Head of Operation Daop 8 Surabaya in 2006, and as Section Head of Information, Control, and Evaluation in 2008. Head of Daop 9 West Java in 2008, Vice President (VP) Train Operation Planning in 2009, Executive Vice President (EVP) Daop 6 Yogyakarta in 2010, EVP Daop 8 Surabaya in 2012, EVP Daop 1 Jakarta in 2012.

## Profil Direksi Profile of the Board of Directors



**A. HERLIANTO**  
Direktur Operasi  
Managing Director of Operations

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 1988 dan diangkat sebagai Direktur sejak 20 Juli 2012 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012.

Warga Negara Indonesia, lahir di Bandung, Jawa Barat tahun 1960. Meraih gelar Sarjana Ekonomi, Jurusan Manajemen dari Universitas Islam Nusantara Bandung tahun 1986.

Berkarir di PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 1988 dan pernah menjabat sebagai Kepala Daerah Operasi (Daop) 6 di Yogyakarta tahun 2005, Executive Vice President (EVP) Divre 3 di Sumatera Selatan serta EVP Aset Produksi tahun 2010. Direktur Utama di PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 1988 and was appointed as Director on July 20, 2012 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012.

Indonesian citizen, born in Bandung, West Java in 1960. Completed a Bachelor's degree in Economics, majoring in Management from Universitas Islam Nusantara Bandung in 1986.

Pursued a career with PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 1988 and served as Head of Operation Area (Daop) 6 Yogyakarta in 2005, Executive Vice President (EVP) of Regional Division (Divre) 3 in South Sumatera and also EVP of Production Asset in 2010. He also held the position of President Director of PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek.

**SLAMET SUSENO PRIYANTO**  
**Direktur Pengelolaan Prasarana**  
**Managing Director of Infrastructure**



Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 1990 dan diangkat sebagai Direktur sejak 21 Februari 2014 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-37/MBU/2014. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Direktur Komersial (21 Februari 2014-4 Mei 2014). Kini menjabat sebagai Direktur Pengelolaan Prasarana sejak 5 Mei 2014.

Warga Negara Indonesia, lahir di Semarang, Jawa Tengah pada 27 April 1959. Meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari Universitas 17 Agustus 1945 Semarang pada tahun 1988.

Berkarir di PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 1990 dan pernah menjabat di Daop 8 Surabaya. Menjadi Kasi Jalan Rel dan Jembatan di Divre 3.1 Kertapati, Sumatera Selatan pada tahun 2001. Menjadi Kasi Jalan Rel Daop 5 Purwokerto pada tahun 2002. Menjabat sebagai Kasi Jalan Rel dan Jembatan Daop 1 Jakarta pada tahun 2008 kemudian menjadi Vice President Sub Divre 3.2 Tanjungkarang dari 2008 hingga 2010. Pada tahun 2010 menjabat sebagai VP Daop 2 Bandung dan Executive Vice President Daop 8 Surabaya di tahun yang sama hingga 2011. Menjabat sebagai EVP Rail Property Assets pada tahun 2011, dan menjadi EVP Divre 3 Sumatera Selatan pada 2012 hingga Februari 2014.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 1990 and was appointed as Managing Director on February 21, 2014 based on the Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. No. SK-37/MBU/2014. Previous positions include as Managing Director of Commerce (February 21 2014-May 4, 2014). Currently, serves as Managing Director of Infrastructure Management since May 5, 2014

Indonesian citizen, born in Semarang, Central Java on April 27, 1959. Obtained a Civil Engineering degree from Universitas 17 Agustus 1945 Semarang in 1988.

Pursued a career with PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 1990 and served as Head of Operation Area (Daop) 8 in Surabaya. Section Head of Railway and Bridge at Divre 3.1 Kertapati, South Sumatera in 2001. Section Head of Railway Daop 5 Purwokerto in 2002. Section Head of Railway and Bridge Daop 1 Jakarta in 2008, Vice President Sub Divre 3.2 Tanjungkarang from 2008 until 2010. VP Daop 2 Bandung in 2010 and Executive Vice President Daop 8 Surabaya in 2010 until 2011. Served as EVP Rail Property Assets in 2011, and EVP Divre 3 South Sumatera in 2012 until February 2014.

## Profil Direksi Profile of the Board of Directors



**RONO PRADIPTO**  
**Direktur Pengelolaan Sarana**  
 Managing Director of Rolling Stock

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 1 April 1984 dan diangkat sebagai Direktur sejak 25 Januari 2011 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-14/MBU/2011. Sebelumnya menjabat sebagai Direktur Keselamatan dan Manajemen Risiko (25 Januari 2011-4 Mei 2014). Kini menjabat sebagai Direktur Pengelolaan Sarana Sejak 5 Mei 2014.

Warga Negara Indonesia, lahir di Malang, Jawa Timur tahun 1956. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum, Jurusan Hukum Perdata, di Universitas Brawijaya tahun 1983.

Berkarir di PT Kereta Api Indonesia (Persero), pernah menjabat sebagai Kepala Subdirektorat Pengembangan Pemanfaatan Aset Nonproduksi, Kepala Subdirektorat Administrasi Keuangan, Kepala Daerah Operasi 4 Semarang, Kepala Daerah Operasi 8 Surabaya, Sekretaris Perusahaan dan Executive Vice President (EVP) Keselamatan, Kesehatan, dan Lingkungan.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) on April 1, 1984 and was appointed as Managing Director on January 25, 2011 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-14/MBU/2011. Previous positions include as Managing Director of Safety and Risk Management (January 25, 2011-May 4, 2014). Currently, serves as Managing Director of Rolling Stock since May 5, 2014

Indonesian citizen, born in Malang, East Java, in 1956. Completed a Bachelor's degree in Law, majoring in Civil Law, from Brawijaya University in 1983.

Pursuing a career with PT Kereta Api Indonesia (Persero), he served as Head of Sub-Directorate for Non Railway Assets Development and Utilization. Head of Sub-Directorate Finance Administration, Head of Operational Area 4 Semarang, Head of Operational Area 8 Surabaya, Corporate Secretary, and Executive Vice President (EVP) Safety, Healthy, and Environment in 2009.



### CANDRA PURNAMA

**Direktur Keselamatan dan Keamanan**  
Managing Director of Safety and Security

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 1988 dan diangkat sebagai Direktur sejak 20 Juli 2012 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Direktur Pengelolaan Prasarana (20 Juli 2012-4 Mei 2014) dan Direktur Logistik dan Pengembangan (5 Mei 2014-14 Mei 2015). Kini menjabat sebagai Direktur Keselamatan dan Keamanan sejak 15 Mei 2015.

Warga Negara Indonesia, lahir di Tebing Tinggi, Sumatera tahun 1959. Meraih gelar Sarjana Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sriwijaya, Palembang tahun 1986.

Selama berkarir di PT Kereta Api Indonesia (Persero), pernah menjabat sebagai Executive Vice President (EVP) Aset Non produksi tahun 2009. Menjabat sebagai EVP Sekretaris Perusahaan tahun 2010, dan EVP Aset Produksi tahun 2011.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 1988 and was appointed as Managing Director on July 20, 2012 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012. Previous positions include as Managing Director of Infrastructure Management (July 20, 2012-May 4, 2014) and Managing Director of Logistics and Development (May 5, 2014-May 14, 2015). Currently, serves as Managing Director of Safety and Security since May 15, 2015

Indonesian citizen, born in Tebing Tinggi, North Sumatra, in 1959. Completed a Bachelor's degree in Engineering, majoring in Civil Engineering, Sriwijaya University, Palembang in 1986.

Pursuing a career with PT Kereta Api Indonesia (Persero), he served as Executive Vice President of Non-Production Asset in 2009, EVP Corporate Secretary in 2010 and EVP Production Asset in 2011.

## Profil Direksi Profile of the Board of Directors



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

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 2011 dan diangkat sebagai Direktur sejak 20 Juli 2012 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-260/MBU/2012. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Executive Vice President (EVP) Sistem Informasi (2011-2012).

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

Sebelumnya pernah menjabat sebagai Senior Vice President of Operation Maintenance & NOC PT Mobile-8 Tbk tahun 2007, dan Value Added Service Design & Switching Design Manager di PT Excelcomindo Pratama tahun 2001.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 2011 and was appointed as Managing Director since July 20, 2012 based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-260/MBU/2012. Previous position as Executive Vice President (EVP) Information System (2011-2012).

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

Previously he served as Senior Vice President of Operation Maintenance and NOC of PT Mobile-8 Tbk in 2007, and Manager of Value Added Services and Switching Design Engineer of PT Excelcomindo Pratama in 2001.



**HANGGORO BUDI WIRYAWAN**  
**Direktur Logistik dan Pengembangan**  
Managing Director of Logistics and  
Development

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Direktur Logistik dan Pengembangan sejak 15 Mei 2015 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-71/MBU/2015.

Warga Negara Indonesia, lahir di Jakarta tahun 1956. Meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari Universitas Diponegoro, Semarang tahun 1982.

Memulai karir sebagai Staf Subdit Jalan & Bangunan PJKA di Kementerian Perhubungan pada tahun 1983. Pada tahun 1989 menjadi Kasi Jalan Rel & Jembatan Dit BSP, di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Tahun 1997 menjadi Kasubdit Pengembangan Transportasi Rel Ditjen Hubdat. Menjadi Kepala Bidang Kajian Strategis Transportasi Darat & KA di tahun 2005. Diangkat menjadi Kepala Pusat Kajian Kemitraan & PJT di Kementerian Perhubungan pada tahun 2010. Dan terakhir menjabat sebagai Direktur Lalu Lintas dan Angkutan KA tahun 2012.

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) and was appointed as Managing Director of Logistics and Development on May 15, 2015 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-71/MBU/2015.

Indonesia citizen, born in Jakarta in 1956. Obtained a Bachelor's degree in Civil Engineering from Diponegoro University, Semarang in 1982.

Pursued a career with PT Kereta Api Indonesia (Persero) as Sub-Directorate Railway and Buildings Staff at the Ministry of Transportation in 1983. Section Head of Railway and Bridge BSP Directorate at the Directorate General of Land Transportation in 1989. Head of Sub Directorate Railway Transportation at the Directorate General of Land Transportation in 1997. Head of Partnership Study Center at the Ministry of Transportation in 2010. Director of Railway Transport and Traffic in 2012.

## Profil Direksi Profile of the Board of Directors



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

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak 2010 dan diangkat sebagai Direktur sejak 17 Oktober 2014 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. SK-245/MBU/10/2014. Sempat menjabat sebagai Direktur Keselamatan dan Keamanan (17 Oktober 2014-14 Mei 2015). Kini menjabat sebagai Direktur Aset Tanah dan Bangunan sejak 15 Mei 2015.

Warga Negara Indonesia, lahir di Yogyakarta pada tanggal 23 April 1958. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hubungan Internasional pada tahun 1982 dan meraih gelar Master Political Science dari Université libre de Bruxelles pada tahun 1995. Mengikuti pendidikan di Geneva School of Diplomacy and International Relations pada tahun 2003.

Menjabat sebagai Duta Besar RI untuk Geneva pada tahun 2003-2006. Direktur Jenderal Amerika-Eropa di Kementerian Luar Negeri pada tahun 2006-2008. Pada tahun 2009-2010 menjadi Staf Ahli di Kementerian BUMN. Menjabat sebagai Komisaris Utama PT Marga Nujuyasumo Agung pada tahun 2009-2014. Pada tahun 2010-2014 menjadi Advisor bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) in 2010 and was appointed as Managing Director on October 17, 2014 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. SK-245/MBU/10/2014. Previous positions include as Managing Director of Safety and Security (October 17, 2014-May 14, 2015). Currently, serves as Managing Director of Land and Building Assets since May 15, 2015.

Indonesian citizen, born in Yogyakarta on April 23, 1958. Completed a Bachelor's degree in International Relations in 1982 and obtained a Master's degree in Political Science from Université libre de Bruxelles in 1995. Joined education in Geneva School of Diplomacy and International Relations in 2003.

He served as Ambassador of the Republic of Indonesia in Geneva (2003-2006). Director General America-Europe at the Ministry of Foreign Affairs (2006-2008). Expert Staff at the Ministry of State-Owned Enterprises (2009-2010). President Commissioner of PT Marga Nujuyasumo Agung (2009-2014). Advisor of PT Kereta Api Indonesia (Persero) (2010-2014).



### KURNIAIDI ATMOSASMITO

Direktur Keuangan

Managing Director of Finance

Bergabung dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan diangkat sebagai Direktur Keuangan sejak 25 Januari 2011 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. KEP-14/MBU/2011.

Warga Negara Indonesia, lahir di Jakarta tahun 1953. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Ekonomi, Jurusan Manajemen, di Universitas Krisnadwipayana tahun 1986 dan meraih gelar Master Ekonomi Manajemen dari LPMI Jakarta tahun 1998.

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

Joined PT Kereta Api Indonesia (Persero) and was appointed as Managing Director of Finance on January 25, 2011 based on Decision of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-14/MBU/2011.

Indonesia citizen, born in Jakarta in 1953. Completed a Bachelor's degree in Economics, majoring in Management at Krisnadwipayana University in 1986 and obtained a Master's degree in Management Economy from LPMI Jakarta in 1998.

He previously served as the Head of Internal Audit Unit in PT Antam (Persero) Tbk, Finance Director of PT Antam (Persero) Tbk, President Director of PT Kereta Api Indonesia Jabodetabek, and Executive Vice President (EVP) Corporate Finance PT Kereta Api Indonesia (Persero). Currently he is member of Indonesian Association of Issuers–Mining Committee.

# Identitas Perusahaan

## Corporate Identity

Nama Perseroan <b>Name of Company</b>	: PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Bidang Usaha <b>Line of Business</b>	: Pelayanan Jasa Transportasi Perkeretaapian <b>Railway Transportation Services</b>
Status Perusahaan <b>Company Status</b>	: Perusahaan Badan Usaha Milik Negara <b>State-Owned Company (Enterprise)</b>
Kepemilikan <b>Ownership</b>	: 100% dimiliki oleh Negara Republik Indonesia <b>100% owned by The Government of Republic of Indonesia</b>
Dasar Hukum Pendirian <b>Legal Basis of Establishment</b>	: 1 Juni 1999 sesuai Akta Notaris Imas Fatimah, S.H., Sp.N., No. 2 <b>June 1st, 1999 based on Notarial Deed No. 2 of Imas Fatimah, SH, SpN</b>
Kantor Pusat <b>Head Office</b>	: Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung 40117
No. Telp. <b>Phone number</b>	: (022) 4230031, 4230039, 4230054
No. Faks. <b>Fax Number</b>	: (022) 4203342
Email	: esd@kereta-api.co.id; humaska@kereta-api.co.id, kontak_pelanggan@kereta-api.co.id
Website	: www.kereta-api.co.id
Contact Center	: (021) 121
Modal Dasar <b>Authorized Capital</b>	: Rp9.880.000.000.000
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh <b>Issued and Fully Paid Capital</b>	: Rp3.296.547.000.000
Pembentukan Perseroan <b>Company Establishment</b>	: 1 Juni 1999 <b>June 1, 1999</b>



# Sekilas Perusahaan

## Company in Brief

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

KAI didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2, yang dibuat di hadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 No. 4 Tambahan No. 240/2000.

Riwayat KAI dibagi menjadi tiga periode, yaitu masa kolonial, sebagai lembaga pelayanan publik, dan sebagai perusahaan jasa.

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

Periode perusahaan berorientasi pada pelayanan publik bermula pada masa awal kemerdekaan Indonesia. Pada tanggal 25 Mei berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, pemerintah Republik Indonesia membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada 15 September

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

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

The history of KAI is divided into three periods: colonial period, public service institute, and service company.

The railway industry started during the colonial era when in 1864 Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij commenced the construction of a railroad from Semarang to Surakarta in Central Java. Since then, three other companies made investments in constructing railroads on and off Java island. The companies engaged in the railway industry during the colonial period were Staat Spoorwegen, Verenigde Spoorwegenbedrijf, and Deli Spoorwegen Maatscappij.

The period during which the Company was oriented to public service started in the early time after Indonesia's Independence. On May 25th, 1963, through Government Ordinance No. 22 / 1963, the Indonesian Government established Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). On September 15, 1997, based on

## **Babak baru pengelolaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dimulai ketika PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990.**

1997 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dengan status sebagai Perusahaan Negara dan Perusahaan Jawatan, KAI saat itu beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari pemerintah.

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

Pada tanggal 31 Juli 1995 Perumka meluncurkan layanan kereta api penumpang kelas eksekutif dengan merek Kereta Api Argo Bromo JS-950. Merek ini kemudian dikembangkan menjadi Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek dan dioperasikan mulai tanggal 24 September 1997. Pengoperasian KA Argo Bromo Anggrek mengawali pengembangan KA merek Argo lainnya, seperti KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, dan KA Argo Parahyangan. Untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998. Dengan status barunya, KAI beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba. Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, pemerintah menyediakan dana *Public Service Obligation* (PSO).

Government Ordinance No 61 Tahun 1971, PNKA was changed to Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). As a State Company and Agency Company, KAI at that time operated to serve people with a subsidy from the Government.

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

On July 31, 1995, Perumka launched an executive class passenger service labelled Kereta Api Argo Bromo JS-950. This service was then developed to become Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek and operated from September 24th, 1997. The operation of KA Argo Bromo Anggrek initiated the development of the "Argo" labels such as KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, and KA Argo Parahyangan. In order to encourage Perumka to become a service profit company, on February 3rd, 1998, the Government decided to change its status from Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api to Limited Company (Persero), based on the Government Ordinance No. 19 of 1998. With its new status, KAI operated as a profit oriented business entity. To maintain its mission as a public service organization, the Government provided Public Service Obligation (PSO) funds.

**The new era of managing KAI started when, based on the Government Ordinance No. 57 of 1990, PJKA was changed to Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).**

# Jejak Langkah

## Milestones

### 1864

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

June 17<sup>th</sup>, 1864 Namlooze Venooschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM) opened the railway route Semarang- Surakarta.

### 1945

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

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

### 1971

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

September 15<sup>th</sup>, 1971 PNKA changed its status to Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

### 1880

1880 Verenigde Spoorwegenbedrijf mengembangkan jalur kereta api di Pulau Jawa, Deli Spoorwegen Maatscappij membangun jaringan kereta api di Sumatera, dan Staat Spoorwegen mengembangkan transportasi kereta api di Batavia.

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

### 1924

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

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

### 1963

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

May 25<sup>th</sup>, 1963 Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) was established.

### 1991

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

Januari 2<sup>nd</sup>, 1991, PJKA changed its status to Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).

## 1998

3 Februari 1998, Perumka berganti status menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

February 3<sup>rd</sup>, 1998, Perumka change its status to PT Kereta Api Indonesia (Persero).

## 1997

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

September 24<sup>th</sup>, 1997, Perumka launched the Argo Bromo Anggrek train which marked the operation of executive-class trains.

## 2009

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

September 2009, the transformation towards a service company started by developing the Commercial Division.

## 2012

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

- 1 September 2012, Pemberlakuan secara permanen sistem boarding pass di stasiun.

- March 8<sup>th</sup>, 2012, the implementation of H-90 ticket reservation system (enabling reservations 90 days before departure) for commercial trains via Contact Center 121, all ticket agents and online stations, Railcard, and the internet.

- September 1<sup>st</sup>, 2012, boarding pass system at the railway station was permanently applied.

## 2014

- 27 Maret 2014, Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan KA Bandara pertama di Indonesia di Bandara Internasional Kualanamu, Sumatera Utara.
- 4 September 2014, Peluncuran Aplikasi KAI Access.
- March 27<sup>th</sup>, 2014, President of the Republic of Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono inaugurated the first airport train service in Indonesia at Kualanamu International Airport, North Sumatera.
- September 4<sup>th</sup>, 2014, Launched of KAI Access Application.

# Visi dan Misi

## Vision and Mission



### Visi

#### Vision

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

To be the best railway service provider focusing on customer service and meeting stakeholder expectations.

### Misi

#### Mission

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

Undertake the railway 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.

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

# Tujuan Perusahaan

## Corporate Objectives



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

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

# Bidang Usaha

## Business Profile



Sesuai dengan Pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, KAI memiliki kegiatan utama dan kegiatan usaha penunjang. Kegiatan usaha utama mencakup:

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

In accordance with Article 3 of the Company's Articles of Association, KAI has primary activities and supporting business activities. The main business activities are:

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

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

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

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

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



# Jasa yang Dihasilkan

## Services Provided



### Jasa yang dihasilkan oleh KAI mencakup enam bidang berikut:

Services provided by KAI cover six areas:



Angkutan penumpang menggunakan kereta api, yang mencakup angkutan rute jarak jauh, jarak menengah, dan jarak dekat. Untuk jasa angkutan penumpang jarak jauh dibagi menjadi angkutan penumpang kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi. Angkutan komuter di wilayah Jabodetabek termasuk jasa angkutan penumpang KAI.

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



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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



# Struktur Anak Perusahaan

## Subsidiary Structure



# Daftar Anak Perusahaan

## List of Subsidiaries

Nama Perusahaan Name of Company	Alamat Address	Bidang Usaha Line of Business	Berdiri Sejak Establishment	Persentase Kepemilikan Shareholding
	Stasiun Mangga Besar Lt. 1 Jl. Karanganyar no. 1 Jakarta Pusat	Jasa restoran Restaurant	2003	95,01%
	Gedung JRC Lantai 3 Jl. Ir. H. Juanda 18 No. 8 Jakarta Pusat	Pengusahaan kereta api bandara Airport-Railway operation	2006	60%
	Stasiun Juanda Lt. 1 & 2 Jl. Ir. H. Juanda 1 Jakarta Pusat, 10120	Pengusahaan kereta api commuter Jabodetabek Commuter railway operation in Jabodetabek	2008	99,78%
	Stasiun Gambir Lt. 2 Jl. Medan Merdeka Timur Jakarta Pusat 10110	Pariwisata berbasis kereta api Railway-based tourism	2009	99,90%
	Stasiun Gondangdia Lt. 1 Jl. KH. Wahid Hasyim No. 11 A Jakarta Pusat 10340	Layanan distribusi dan logistik berbasis kereta api Railway-based distribution and logistic services	2009	99,90%
	Stasiun Sawah Besar Lt. 1 Jl. K.H. Samanhudi Jakarta Pusat - 10710	Pengelolaan aset dan properti perkeretaapian Railway Assets and Properties Management	2009	99,90%

# Area Operasi

## Operation Area

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





**Keterangan Description**

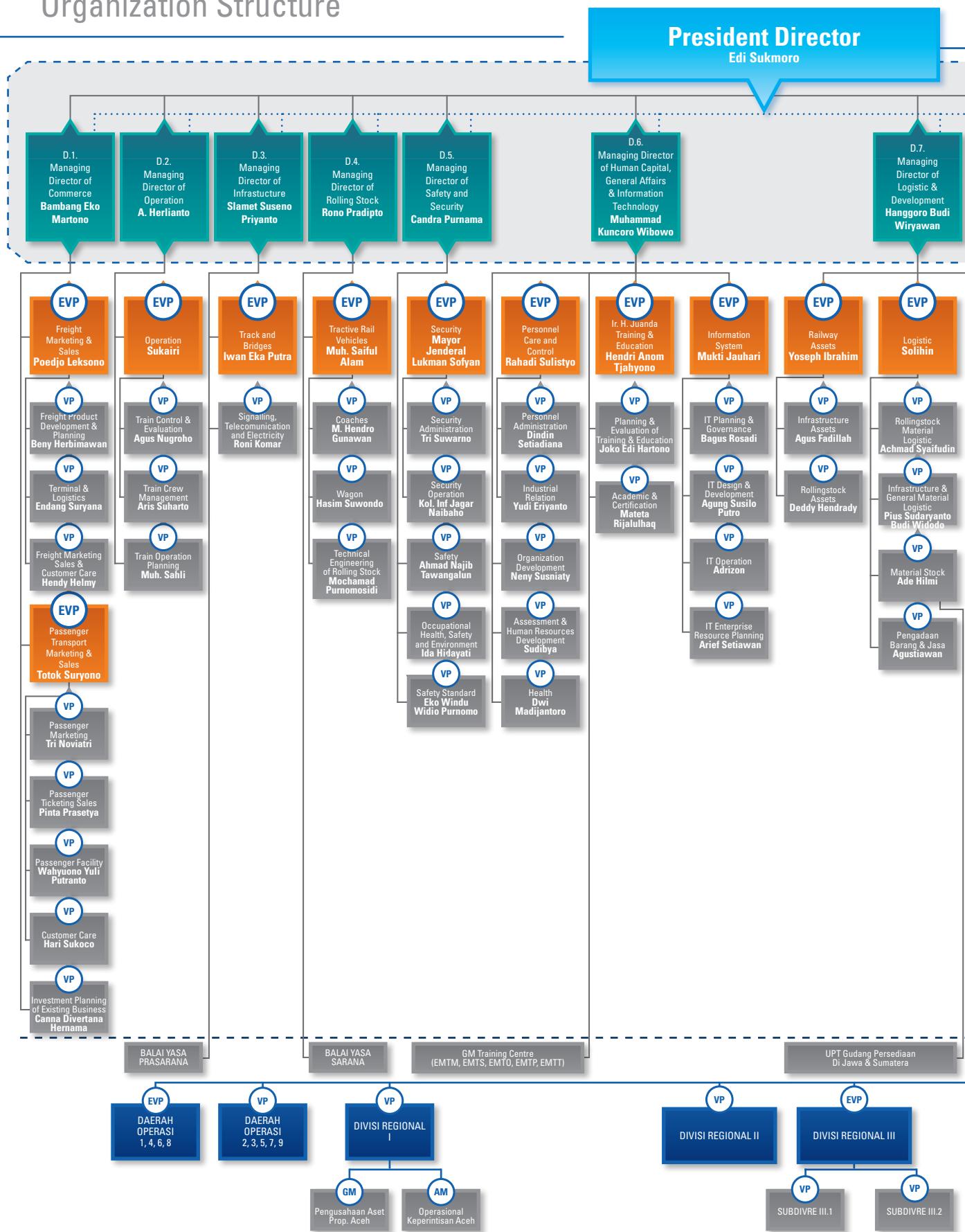
Kantor pusat Daerah Operasi (Daop) atau kantor pusat Divisi Regional (Divre)  
Head office of operation area or Daerah Operasi (Daop) and Regional Division or Divisi Regional (Divre)

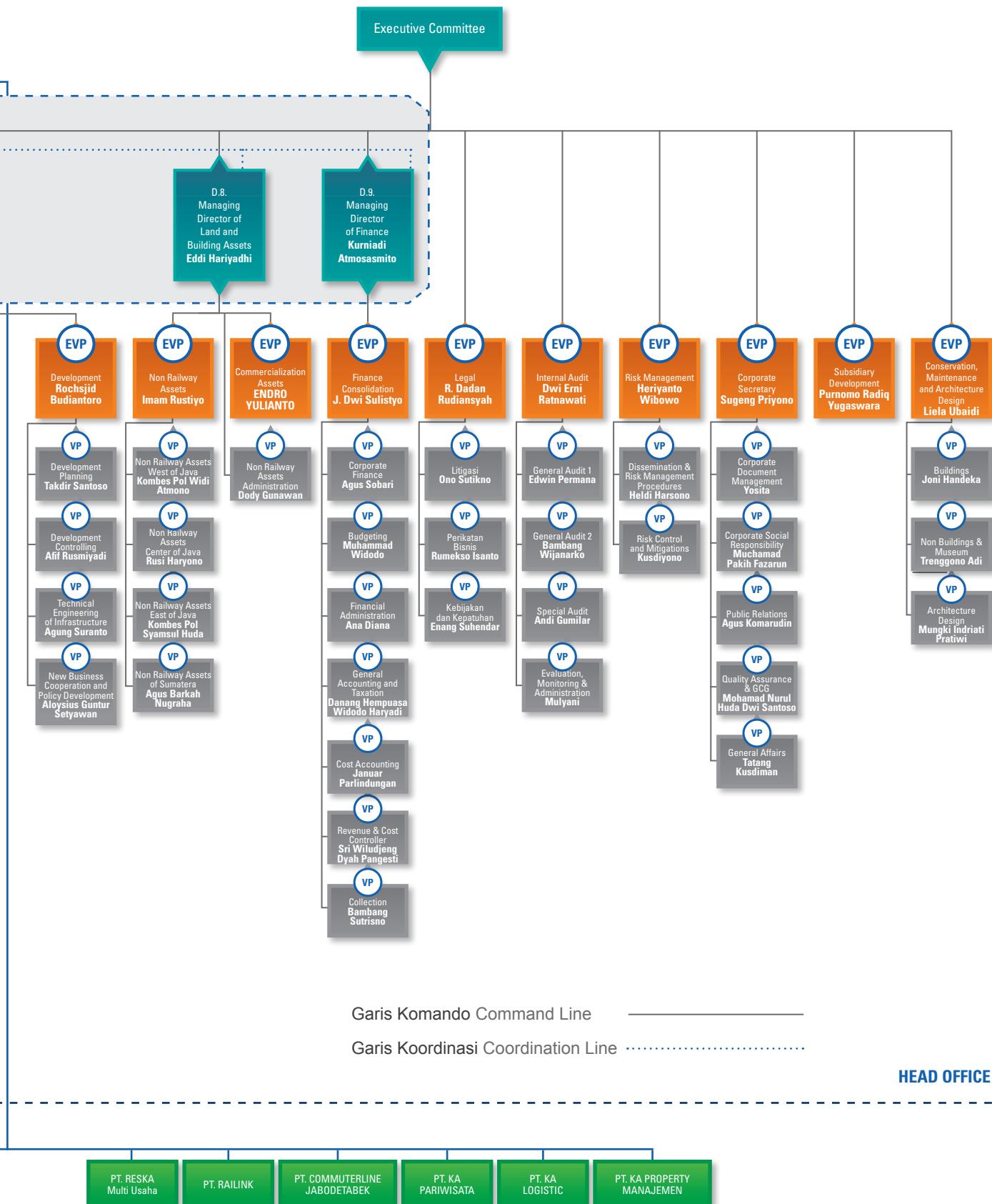
Balai Yasa  
Train Depot

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

# Struktur Organisasi

## Organization Structure





# Tinjauan Rencana dan Strategi 2014

## Overview of Plans and Strategies in 2014

Adanya potensi pertumbuhan dan peningkatan kemampuan internal Perseroan, KAI memilih strategi pertumbuhan dengan berfokus pada pengembangan jasa angkutan barang yang didukung oleh angkutan penumpang.

### A. Strategi Jasa Angkutan Barang

Strategi utama Perseroan untuk jasa angkutan barang adalah meningkatkan porsi pendapatan secara agresif dari angkutan barang di Jawa dan Sumatera. Caranya dengan menawarkan konsep total *logistic solution* kepada pelanggan untuk memberikan layanan angkut barang *pick up & delivery* secara *door to door services*.

Strategi jangka pendek Perseroan yang akan dilaksanakan pada 2014 adalah membangun berbagai fasilitas pendukung bongkar muat, seperti fasilitas bongkar muat, gudang, emplasmen. Strategi jangka panjang yang akan dicapai pada 2018 adalah membangun sistem *total logistic solution* dengan menyediakan jasa pendukung dan akses ke pusat industri dan pelabuhan laut maupun udara.

Strategi tersebut telah diterjemahkan ke dalam beberapa program dengan target yang jelas sebagai berikut:

- **Pengembangan KA Angkutan Barang di Jawa**

Target pendapatan angkutan barang di Jawa sebesar 31,9 juta ton pada tahun 2018 dengan pendapatan Rp3 triliun.

Kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan program tersebut adalah membangun fasilitas bongkar muat, lapangan peti kemas, dan pergudangan. Perseroan juga sedang mengkaji pembangunan jalur khusus angkutan barang Jatinegara–Kemayoran–Tanah Abang di Jakarta.

KAI telah membeli 100 lokomotif dan 1.200 gerbong untuk angkutan barang dan ke depannya masih akan melakukan pengadaan lokomotif dan gerbong untuk mendukung pencapaian target volume angkutan di tahun 2018.

With the existing potential growth and the improved Company capacity, KAI has determined a growth strategy focused on the development of freight trains, supported by passenger trains.

### A. Strategy for Freight Transportation

The Company's main strategy for freight transportation is to aggressively increase income from freight transportation in Java and Sumatera by offering the concept of Total Logistic Solution to customers providing door-to-door pick-up and delivery services.

The short-term strategy which will be implemented in 2014 is to build loading-unloading supporting facilities such as warehouses, and sliding track. In the long-term, what will be achieved in 2018 is to build a total logistic solution system by providing supporting services and access to industrial centers, seaports and airports.

The above strategies have been translated into several programs with clearly detailed targets as follows:

- **Development of Freight Train in Java**

The freight transportation in Java in 2018 is targeted to reach 31.9 million tons of freight with income at Rp3 trillion.

The activities carried out to realize this program are among others to develop loading-unloading facilities, container yards, and warehouses. The Company is studying to build special track for freight trains on the Jatinegara–Kemayoran–Tanah Abang route.

KAI has purchased 100 locomotives and 1,200 wagons for freight transportation and in the future will procure more locomotives and wagons to support the achievement of the freight volume target for 2018.

- **Pengembangan KA Angkutan Barang di Sumatera Utara**

Target program pengembangan angkutan barang di Sumatera Utara adalah 1,1 juta ton dengan pendapatan Rp151 miliar di tahun 2018 yang akan dicapai secara bertahap. Untuk mendukung pencapaian tersebut, KAI melakukan perbaikan rel menuju Pelabuhan Belawan dan pembangunan lintas Seimankei-Bandar-Kualatanjung. Selain itu, Perseroan juga melakukan pemindahan 4 lokomotif CC 201 dari Jawa dan penyehatan lokomotif BB.

- **Pengembangan KA Angkutan Barang di Sumatera Barat**

KAI menargetkan pendapatan tahun 2018 sebesar Rp81 miliar dan volume angkutan barang 4,68 juta ton. Untuk mencapai tujuan tersebut, Perseroan melakukan beberapa tindakan strategis, yaitu pembangunan jalur ganda Indarung-Bukitpupus, perbaikan jalan rel menuju Balai Yasa, emplasemen Stasiun Indarung, seputar di Teluk Bayur, dan jembatan lintas Indarung-Bukitpupus. Untuk mendukung pencapaian ini, Perseroan juga akan memindahkan 2 lokomotif CC 201 dari Jawa pada tahun 2014.

- **Pengembangan KA Angkutan Barang di Sumatera Selatan**

KAI menargetkan pendapatan tahun 2018 sebesar Rp8,6 triliun dengan volume angkutan barang 42,4 juta ton.

Perseroan melakukan beberapa tindakan strategis, yaitu pembangunan jalur ganda tambahan arah Tarahan, pengembangan Balai Yasa, pembangunan *loading-unloading* untuk batubara swasta, pembangunan jalur ganda lintas prabumulih-Kertapati, pembangunan *long siding* dan stasiun baru.

- **Development of Freight Train in North Sumatera**

The target of developing freight trains in North Sumatera is to transport 1.1 million tons with an income at Rp151 billion in 2018 which will be achieved incrementally. To support this achievement, KAI has repaired the railway track to port of Belawan and built Seimankei-Bandar-Kualatnjung track. Besides that, the Company also relocated 4 CC 201 locomotives and repaired BB locomotives.

- **Development of Freight Train in West Sumatera**

KAI set a target income at Rp81 billion with the freight volume of 4.68 million tons. To achieve the target, the Company has carried out several strategic actions such as developing double track Indarung-Bukitpupus, repairing the railroad to Balai Yasa (Workshop), developed railway yard of Indarung Railway Station, built spur in Teluk Bayur, and spanned the railway bridge on the Indarung-Bukitpupus route. To support the achievement of this target, the Company will relocate 2 CC 201 locomotives from Java in 2014.

- **Development of Freight Train in South Sumatera**

KAI set income from freight trains at Rp8.6 trillion and the freight volume of 42.4 million tons by 2018.

To achieve the target, the Company took some strategic actions including the development of double track extension to Tarahan and Balai Yasa (Workshop), develop loading and unloading for private companies, double tracked Prabumulih-Kertapati, and long sidings and new railway stations.

## B. Strategi Jasa Angkutan Penumpang

Strategi pengembangan angkutan penumpang Perseroan ditujukan untuk menarik masyarakat menggunakan jasa kereta api. Strategi jangka pendeknya adalah meningkatkan layanan dengan memberikan keamanan, kenyamanan, dan nilai bagi pelanggan mulai dari stasiun keberangkatan hingga ke stasiun tujuan.

Untuk strategi jangka panjang, Perseroan membangun sistem pelayanan jasa transportasi unggulan yang terpadu dengan jasa pendukung, seperti kereta bandara, kereta wisata, biro jasa, dan tour. Strategi tersebut dituangkan dalam program sebagai berikut.

- **Pengembangan angkutan KA Penumpang Jarak Jauh dan Menengah**

Sasaran pengembangan angkutan penumpang Jarak Jauh dan Menengah adalah mengangkut 72,39 juta penumpang/hari dan pendapatan Rp4,68 triliun pada 2018.

Untuk angkutan penumpang jarak jauh, Perseroan menjalankan program penambahan kereta baru untuk jalur-jalur yang potensial.

Pada 2013 penambahan kereta baru di antaranya adalah Malioboro Ekspress rute Malang-Yogyakarta, Krakatau rute Merak-Cirebon.

Kereta baru yang diluncurkan pada 2014 di antaranya adalah KA Jaka Tingkir relasi Pse-Pws, KA Kamandaka relasi Pwt-Smt, KA Jayabaya relasi MI-Pse, dan KA Maharani relasi Sbi-Smc. Selain itu, Perseroan juga terus memperbarui kereta ekonomi menjadi kereta ekonomi AC dan kereta kelas bisnis menjadi kereta eksekutif.

- **Pengembangan Commuter Line Jabodetabek**

Sasaran pengembangan angkutan penumpang Jabodetabek adalah mengangkut 1,2 juta penumpang/hari dan pendapatan Rp3 triliun pada 2018. Untuk mendukung pencapaian tersebut, pada 2013 Perseroan memberlakukan sistem *e-ticketing*. Pada 2014 Perseroan membeli dan mengoperasikan kereta-kereta baru serta mengoptimalkan operasional KRL dari 8 kereta menjadi 10 kereta pada setiap rangkaian, dan penambahan *loop* dari 50 *loop* menjadi 65 *loop*.

## B. Strategy for Passenger Transportation

The Company's strategy of passenger train development is aimed at attracting public interest to use train services. The short-term strategy is to improve safety, comfort, and value for customers, from departure station to destination station.

The long-term strategy is to build a system of excellent transportation services integrated with supporting services like airport trains, recreational trains, and a tour service bureau. Those strategies are translated into some programs as follows:

- **Developing passenger trains for long and middle distances**

Targets for long- and middle-distance passenger transportation are 72.39 million passengers/day and revenues of Rp4.68 trillion by 2018.

For long-distance passenger transportation, the Company will add new trains in routes with potential.

In 2013, the additional new trains were Malioboro Ekspress for the Malang-Yogyakarta route and Krakatau for the Merak-Cirebon route.

In 2014, the new trains added were Jaka Tingkir Train relation Pse-Pws, Kamandaka Train relation Pwt-Smt, Jayabaya Train relation MI-Pse and Maharani Train relation Sbi-Smc. In addition, the Company consistently upgrades economy class trains to air-conditioned economy class trains, and business class train to executive class trains.

- **Developing Jabodetabek Commuter Line**

The target of the Jabodetabek commuter line is to transport 1.2 million passengers per day with income in 2018 at Rp3 trillion. To support the target achievement, in 2013 the Company has implemented an e-ticketing system, while in 2014 the Company bought and operated new trains, each consisting of 10 coaches, and added loops, from 50 loops to 65 loops.

Untuk kebutuhan jangka panjang, Perseroan akan membangun jalur ganda khusus untuk kereta Jabodetabek, penambahan daya listrik, dan penambahan sinyal dan stasiun. Perseroan telah mengalokasikan anggaran sebesar Rp2,69 triliun sampai dengan tahun 2018 untuk pengembangan infrastruktur Jabodetabek dan Rp848 miliar untuk pengadaan Kereta Rel Listrik (KRL).

- **Pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta**

Target pengembangan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta adalah mengangkut 11,4 juta penumpang dengan pendapatan Rp900 miliar pada 2018. Untuk mencapai sasaran tersebut, Perseroan merencanakan membangun rel sepanjang ±12 km dari Stasiun Batu Ceper ke Bandara Soekarno Hatta. Selain itu, Perseroan juga akan menambah daya listrik dan sinyal serta membangun fasilitas City Air Terminal.

- **Pengembangan Kereta Api Bandara Kualanamu**

Kereta Api Bandara Kualanamu mulai beroperasi pada 2013. Target program ini adalah mengangkut 2,22 juta penumpang dan pendapatan Rp155 miliar pada 2018. Untuk mencapai sasaran tersebut, pada 2014 Perseroan akan meningkatkan frekuensi KA Bandara Kualanamu dan penambahan infrastruktur pada City Air Terminal di stasiun Medan.

### C. Pengembangan Bisnis Properti

Pengembangan bisnis properti merupakan upaya Perseroan untuk mengoptimalkan aset sekaligus mendukung usaha angkutan penumpang maupun barang. Target pengembangan properti adalah pengelolaan 5,4 juta m<sup>2</sup> tanah dengan pendapatan Rp1,8 triliun pada 2018. Untuk mencapai sasaran tersebut, Perseroan membangun 45 budget hotel, pengusahaan pergudangan, dan pengusahaan aset.

To fulfill long-term demand, the Company will build double track special for Jabodetabek train, additional electricity power, as well as additional signals and stations. The Company has allocated a budget of Rp2.69 trillion until 2018 for Jabodetabek train infrastructure development and Rp848 billion for the procurement of Electric Multiple Units (EMU).

- **Developing train transportation to Soekarno-Hatta Airport**

The target of developing train transportation to Soekarno-Hatta Airport is to transport 11.4 million passengers with income amounting to Rp900 billion by 2018. To achieve the target, the Company has developed railway track of 12 km from Batu Ceper station to Soekarno-Hatta Airport in 2014. In addition, the Company will also add the electric power and signals and build City Air Terminal facilities.

- **Developing train transportation to Kualanamu Airport**

Train transportation to Kualanamu Airport has been operational since 2013. The target of this program is to transport 2.22 million passengers with income amounting to Rp155 billion in 2018. To achieve the target, increased trip frequency of the Bandara Kualanamu train and build additional infrastructure at the City Air Terminal at Medan Station.

### C. Developing Property Business

Property business development is one of the Company's efforts to optimize their assets and at the same time to support the cargo and passenger transportation businesses. The target of property development is to manage land at 5.4 million sqm with income of Rp1.8 trillion in 2018. To achieve the target, the Company plans to build 45 budget hotels, as well as manage warehousing and assets.

**Tahun 2014 merupakan fase penting sebagai landasan awal bagi pelaksanaan Rencana Jangka Panjang Perusahaan 2014-2018, dimana untuk mencapai target tersebut Perseroan telah menetapkan inisiatif strategis yang difokuskan pada pengembangan tiga segmen bisnis utama, yaitu angkutan penumpang, angkutan barang, dan pengusahaan aset properti.**

The year 2014 was an important phase as the initial basis for the implementation of the Company's Long-Term Plan for 2014-2018, in which to achieve the target, the Company has set strategic initiatives with a focus on developing three major business segments, namely passenger transportation, freight line, and the management of property assets.

#### **Daftar Isi**

##### **Contents**

<b>Tinjauan Industri</b>	<b>98</b>
Industry Review	
<b>Tinjauan Bisnis</b>	<b>108</b>
Business Review	
<b>Laporan Kinerja Anak Perusahaan</b>	<b>139</b>
Subsidiaries' Performance Reports	
<b>Tinjauan Kinerja Keuangan</b>	<b>178</b>
Financial Performance Review	
<b>Sumber Daya Manusia</b>	<b>218</b>
Human Resources	
<b>Teknologi Informasi</b>	<b>252</b>
Information Technology	



# Pembahasan dan Analisis Manajemen

## Management Discussion and Analysis

# Tinjauan Industri

## Industry Review



**Pemerintah Indonesia saat ini berkomitmen kuat untuk membangun sistem kereta api nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi.**

Currently, the government of Indonesia has a strong commitment to building an integrated national railway system with other transportation modes, which will improve efficiency and effectiveness of economic activities.

Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kebutuhan jasa transportasi erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan masyarakat yang menjadi pengguna jasa (penumpang). Kecenderungan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan, pada tingkat tertentu dapat menimbulkan berbagai masalah transportasi. Salah satu cara menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi adalah meningkatkan sistem transportasi publik.

Transportation can be defined as the effort and activity of transporting or carrying passengers and goods from one place to another. The need for transportation services is closely related to the patterns in the movement of people as the service users (passengers). The tendency of people to use private vehicles in travelling can cause a variety of transportation issues at a certain level. One way to reduce the level of use of private vehicles is to improve the public transportation system.

Keputusan konsumen dalam menentukan dan memilih moda transportasi publik yang diinginkan tergantung pada banyak hal, diantaranya adalah faktor pelayanan dan kenyamanan, keandalan alat transportasi, keselamatan dalam perjalanan, biaya, jarak tempuh, fleksibilitas, kecepatan, tingkat polusi, dan sebagainya.

Pemerintah Indonesia saat ini memberi perhatian dan kemauan untuk membangun perkeretaapian nasional. Kereta api diyakini dapat menjadi salah satu moda transportasi yang dapat diandalkan sebagai tulang punggung angkutan penumpang dan barang dan menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Sistem transportasi kereta api yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dalam rantai logistik nasional dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi.

### **Persaingan Antar Moda**

Saat ini persaingan diantara perusahaan penerbangan (terutama *low cost carrier*) semakin tinggi dengan menawarkan berbagai kelebihan pelayanan, terutama harga tiket yang bersaing dengan harga tiket kereta api kelas eksekutif untuk destinasi perjalanan yang sama. Selain harga yang sangat kompetitif, faktor waktu tempuh yang jauh lebih cepat, fleksibilitas menukar waktu keberangkatan, kenyamanan yang didapatkan selama dalam penerbangan, dan prestise pengguna jasa juga merupakan faktor beralihnya sebagian pengguna jasa kereta api kelas eksekutif jarak jauh ke penerbangan.

Persaingan jasa transportasi lainnya berasal dari bus, travel, dan persewaan mobil jarak jauh yang menawarkan fleksibilitas tinggi walaupun memiliki waktu tempuh serta harga yang tidak jauh berbeda dengan kereta api. Operator bus dapat menawarkan fleksibilitas berupa kemudahan untuk turun di mana saja sepanjang rute perjalanan sesuai permintaan pengguna jasa.

Persewaan mobil jarak jauh, dengan harga yang bersaing, memiliki berbagai kelebihan seperti privasi yang tinggi dan fleksibilitas yang tidak terbatas mulai dari kota asal, sepanjang perjalanan sampai di kota tujuan itu sendiri. Sedangkan jasa travel, juga dengan harga yang kompetitif, memberikan pelayanan menjemput ke rumah dan mengantar penumpang sampai ke tempat tujuan (*door to door service*).

Consumer decision in determining and selecting the desired public transport mode depends on various factors, including service and comfort, reliability of transportation means, travel safety, costs, length of travel, flexibility, speed, pollution, and so forth.

The Government of Indonesia is currently giving attention and willingness to build a national railway. The train is believed to be one of transportation modes that can be relied upon as the backbone to transport passengers and goods and become one of the main drivers of the national economy. Integrated railway transportation system with other transportation modes in the national logistics chain will improve efficiency and effectiveness of economic activities.

### **Inter Mode Competition**

Nowadays, competition among airlines (particularly low cost carriers) is getting tighter by offering various advantages of services, especially competitive prices compared to ticket prices of executive class trains for the same trip destinations. In addition to the very competitive price, other factors of much faster travel time, flexibility of changing departure time, comfort during flight, and prestige of the service users are all contributing factors in the shift of some users of long-distance executive class railway services to flight services.

The competition is also with other transportation services, such as: bus, shuttle and long-distance car rental that offer high flexibility despite their travel time and prices which are not much different from railway services. Bus operators can offer flexibility by allowing the passengers to get off anywhere along the travel route upon their request.

Long-distance car rental, at competitive prices, has many advantages such as secured privacy and unlimited flexibility starting from departure city, all the way to destination city. Meanwhile shuttle services, also at competitive price, provide door to door service to the passengers.

Dengan semakin tingginya persaingan industri otomotif yang berlomba-lomba memproduksi kendaraan murah dan ramah lingkungan (*low cost green car/LCGC*), tampaknya peran mobil pribadi dan sepeda motor akan semakin mengurangi penumpang kereta api pada koridor-koridor tertentu. Pada industri jasa angkutan barang, ancaman utama kereta api adalah truk trailer pengangkut peti kemas, serta angkutan laut dan sungai yang menawarkan tarif lebih kompetitif dan waktu pemberangkatan lebih fleksibel dan *door to door service*. Pembangunan jalan tol di Jawa secara langsung berhadapan dengan jalan kereta api sehingga berpotensi mengurangi jumlah pelanggan kereta api yang berpindah ke moda angkutan jalan raya. Di masa mendatang, pembangunan jalan tol lintas utara dan selatan akan semakin berdampak pada seluruh koridor angkutan kereta api di Jawa. Masing-masing moda transportasi memiliki keunggulan dan kekurangan tersendiri, yang dapat menjadi alasan para pengguna jasa beralih dari satu moda ke moda lainnya.

Pengguna jasa transportasi (penumpang) menginginkan pelayanan yang prima, baik dalam hal keselamatan, kenyamanan, maupun harga yang ditawarkan. Saat ini penumpang mempunyai banyak pilihan jenis transportasi sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan finansial. Namun demikian, pada masa sibuk (*peak season*) seperti saat Lebaran, Natal, liburan sekolah atau liburan lainnya, penumpang memiliki keterbatasan dalam melakukan pilihan. Penumpang yang akan melakukan perjalanan dalam waktu bersamaan sangat banyak jumlahnya

With tighter competition in automotive industry that competes to produce low cost green car (LGCC), it seems that the role of private cars and motorcycles will also further reduce the train passengers on certain corridors. In freight services industry, the main threat of railway is trailer trucks that transport containers, as well as sea and river transports that offer more competitive rates, more flexible departure times and door to door service. Construction of a toll roads in Java directly confronts with the railway thereby potentially reduces the number of railway passengers because they switch to highway transport mode. In the future, construction of north cross and south cross toll roads will have more impact on the entire railway corridors in Java. Each transportation mode has its own advantages and disadvantages, which can be a reason for service users to switch from one mode to another.

Transport service users (passengers) demand excellent service, in terms of safety, comfort and offered price. Currently passengers have many transportation options according to their needs and financial capabilities. However, during the peak seasons, such as Eid al-Fitr, Christmas, school holidays or other holidays, passengers have limitations in making their choices. A large number of passengers will travel at the same time with the same



dengan daerah tujuan yang sama, sehingga terjadi kekurangan kapasitas angkut pada semua moda transportasi.

Pada segmen angkutan barang, pengguna jasa yang umumnya adalah perusahaan-perusahaan industri membutuhkan kepastian kedatangan dan volume angkut (karena terikat kontrak pengiriman), keamanan, kemudahan bongkar/muat, serta kemudahan klaim jika terjadi masalah dalam pengiriman. Dalam hal ini, kereta api memiliki keunggulan dibandingkan moda transportasi darat lainnya yang menggunakan jalan raya.

### Isu Lingkungan dan Efisiensi Energi

Sektor transportasi merupakan sektor yang memberikan dukungan terhadap hampir semua sektor lainnya, sehingga sektor ini menjadi sangat penting bagi kegiatan ekonomi masyarakat. Di lain pihak, sektor transportasi mengonsumsi Bahan Bakar Minyak (BBM) yang sangat besar dan secara signifikan memberikan kontribusi terhadap pencemaran udara di kota-kota besar.

Kereta api merupakan solusi yang tepat sebagai sarana transportasi cepat massal karena dapat mengurangi kemacetan lalu lintas di jalan raya, meminimalisasi angka kecelakaan serta ramah lingkungan, hemat energi, dan rendah polusi. Selain itu kereta api juga merupakan solusi tepat untuk angkutan barang karena volume angkutnya jauh lebih besar dibandingkan truk dan mengurangi risiko kerusakan jalan raya.

Ditinjau dari jumlah penumpang yang dapat diangkut dan jarak perjalanan, kereta api merupakan moda dengan konsumsi bahan bakar atau energi yang paling efisien. Dibandingkan dengan moda transportasi darat seperti bus atau mobil pribadi, konsumsi bahan bakar kereta api hanya sebesar 0,002 liter per kilometer per penumpang (Km/Pnp). Sedangkan bus sebesar 0,0125 liter per Km/Pnp dan mobil pribadi sebesar 0,02 liter per Km/Pnp.

destinations; therefore, there is a transport capacity shortage of all transport modes.

In the freight transport segment, service users which are generally industrial companies require certainty in arrival and volume of transport (according to delivery contract), safety, ease of loading/unloading as well as the ease of claim in case of delivery problems. In this case, the train has advantages over other land transport modes that use the highway.

### Environmental and Energy Efficiency Issues

Transportation sector provides support to almost all other sectors, so that it becomes a very important sector for economic activities. On the other hand, the transport sector consumes fuel (BBM) in very large volume and significantly contributes to air pollution in big cities.

Train is the right solution as a mass rapid transportation means because it can reduce traffic congestion on the highway, minimizing accidents as well as environmentally friendly, energy efficient and less pollution. In addition the railway is also a perfect solution for goods transport, because of the much larger load volume than the trucks and reduces damaged highway.

In terms of number of passengers that can be transported and travel distance, the train is a mode with the most efficient fuel or energy consumption. Compared to other ground transportation modes, such as bus or private car, train fuel consumption is only 0.002 liters per kilometer per passenger (Km/Pnp). While the bus' is 0.0125 liters per Km/Pnp and private car's is 0.02 liters per Km/Pnp.

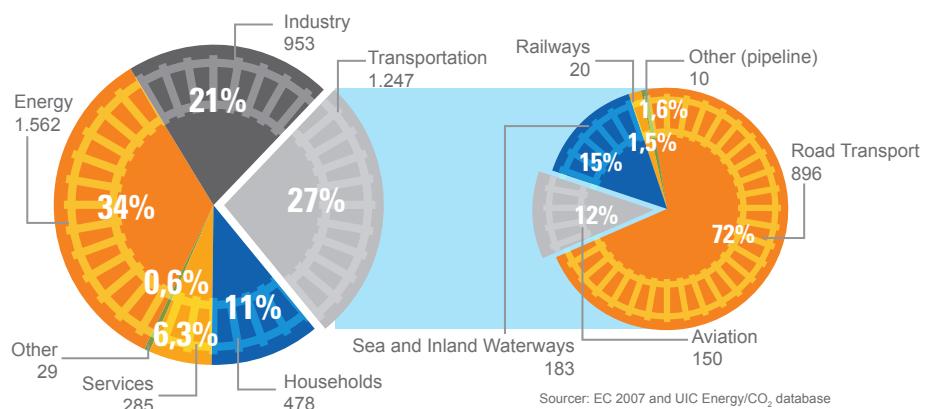
### Perbandingan Moda Kereta Api dan Moda Lain Comparison Train Mode and Other Modes

Moda Transportasi	Kapasitas Angkut Loading Capacity (orang   person)	Konsumsi BBM/km Fuel Consumption/km (liter/km   liters/km)	Konsumsi BBM/km/orang Fuel Consumption/km/person (liter/km/orang   liters/km/person)	Transportation Mode
Kereta Api	1.500	3	0,002	Train
Bus	40	0,5	0,0125	Bus
Mobil Pribadi	5	0,1	0,02	Private Car
Pesawat Terbang	500	40	0,05	Plane
Kapal Laut	1.500	10	0,06	Ship

Saat ini dan ke depan, sistem transportasi diarahkan pada moda-moda yang ramah lingkungan. Kereta api merupakan moda dengan konsumsi energi yang paling efisien per satuan penumpang dan mempunyai gas buang atau polutan yang rendah. Oleh sebab itu perkembangan kereta api ke depan mempunyai prospek yang sangat cerah. Penggunaan energi listrik sebagai pengganti BBM pada teknologi perkeretaapian memberikan kontribusi penting dalam upaya efisiensi energi dan mengurangi polusi udara.

Currently and in the future, transportation systems are geared towards environmentally friendly modes. The train is the mode with the most efficient energy consumption per passenger and has low gas emissions or pollutants. Therefore, future railway development has a very bright prospect. The use of electrical energy as a substitute fuel in railway technology provides an important contribution to energy efficiency and air pollution reduction.

**Emisi CO<sub>2</sub> 2005 dalam EU27 berdasarkan Sektor Moda Transportasi (juta ton)**  
**CO<sub>2</sub> 2005 Emissions in EU27 by Transportation Mode Sector (million tons)**



Sektor transportasi merupakan sektor dengan emisi gas buang CO<sub>2</sub> terbesar setelah sektor energi, sedangkan moda transportasi kereta api merupakan moda transportasi yang sangat rendah emisi gas buang CO<sub>2</sub> dibandingkan dengan moda darat, laut dan udara.

The transportation sector has the largest contribution to CO<sub>2</sub> emissions after the energy sector, while the railway transportation mode has the least emissions of CO<sub>2</sub> compared to road, waterways and aviation modes.

### Potensi Permintaan

Permintaan jasa angkutan dapat diprediksi dari faktor pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan volume angkutan permintaan, baik penumpang maupun barang. Peningkatan jumlah penduduk berdampak pada peningkatan pada kebutuhan jasa angkutan.

Di tahun 2015, jumlah penduduk di provinsi-provinsi yang dilayani oleh jasa angkutan kereta api diprediksi akan mengalami pertumbuhan sebesar 9% atau sekitar 14,7 juta jiwa dibandingkan tahun 2010. Dari total populasi di wilayah Jawa dan Sumatera, populasi di wilayah Jawa pada tahun 2015 mencapai 85% atau 149,4 juta jiwa dan wilayah Sumatera 15% atau 27,2 juta jiwa. Berdasarkan data tersebut, wilayah Jawa memiliki potensi permintaan yang sangat besar dan apabila digarap dengan baik akan menghasilkan pendapatan yang signifikan bagi KAI sebagai penyedia jasa angkutan kereta api.

### Demand Potential

Demand for transportation services can be predicted from the growth in population as well as freight volume, both passengers and goods. The increasing number of population has an impact on the increasing needs of transport services.

In 2015, population in the provinces served by railway services is predicted to grow by 9% or approximately 14.7 million people compared to 2010. Of the total population in Java and Sumatra, the population in Java in 2015 will reach 85% or 149.4 million people and Sumatra 15% or 27.2 million people. Based on these data, Java has a huge demand potential, and if well served will generate significant revenue for KAI as the provider of railway services.

**Jumlah Penduduk menurut Provinsi  
Population in Province**

'000

Provinsi	1995	2000	2010	2015*	Province
Sumatera Utara	11.115	11.650	12.982	13.862	North Sumatera
Sumatera Barat	4.323	4.249	4.847	5.002	West Sumatera
Sumatera Selatan	7.208	6.900	7.450	8.384	South Sumatera
DKI Jakarta	9.113	8.389	9.608	9.690	DKI Jakarta
Jawa Barat	39.207	35.730	43.054	50.422	West Java
Jawa Tengah	29.653	31.229	32.383	35.806	Central Java
DI Yogyakarta	2.917	3.122	3.457	3.623	DI Yogyakarta
Jawa Timur	33.844	34.784	37.477	38.845	East Java
Banten	-	8.099	10.632	11.010	Banten
Jumlah	137.379	144.151	161.890	176.643	Total

(sumber | source: Statistik Indonesia, BPS, diolah LM FEUI)

Bidang transportasi (angkutan) memiliki peran strategis dalam menggerakkan roda perekonomian nasional dan memberikan kontribusi penting bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Bidang angkutan yang mencakup sektor jasa angkutan laut, angkutan jalan raya, angkutan sungai, angkutan udara, angkutan rel dan jasa penunjang angkutan menunjukkan tren pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) yang diproyeksikan terus meningkat.

Nilai PDB sektor pengangkutan diproyeksikan mengalami kenaikan dari Rp444.579 miliar pada tahun 2012 menjadi Rp749.504 miliar di tahun 2015. Proyeksi kenaikan paling besar terjadi pada angkutan jalan raya yang mencapai Rp115.220 miliar. Sedangkan angkutan rel diproyeksikan meningkat dari Rp1.616 miliar pada tahun 2012 menjadi Rp2.141 miliar di tahun 2015.

PDB angkutan jalan rel pada tahun 2015 diproyeksikan akan mengalami pertumbuhan sebesar 4-6%. Relatif sama bila dibandingkan proyeksi moda transportasi lain seperti angkutan jalan raya (5-6%), angkutan laut (4,5-5,5%), angkutan sungai, danau dan penyeberangan (5-5,5%) serta jasa penunjang angkutan (7-8%). Sedangkan angkutan udara diproyeksikan akan mengalami pertumbuhan paling tinggi dibandingkan transportasi lain (10-12%).

The transport sector has a strategic role in driving the national economy and provides an important contribution to national economic growth. Freight sector including sea transport, road transport, river transport, air transport, rail transport and supporting services for the passengers shows an increasing growth trend of Gross Domestic Product (GDP) which is projected to continue to increase.

GDP of transportation sector is projected to rise from Rp444,579 billion in 2012 to Rp749,504 billion in 2015. The greatest projected rise is in road transport which reaches Rp115,220 billion. Whereas rail freight is projected to increase from Rp1,616 billion in 2012 to Rp2,141 billion in 2015.

GDP of railway transport in 2015 is projected to grow by 4-6%. Relatively similar to other transportation modes such as road transportation (5-6%), sea transport (4.5-5.5%), river and lake transport (5-5.5%) as well as transport supporting services (7-8%). Meanwhile air transport is projected to experience the highest growth compared to other transportations (10-12%).

### Proyeksi Pertumbuhan PDB Sektor Transportasi GDP Growth in Transportation Sector

Lapangan Usaha	2012	2013	2014	2015	Field
Angkutan Rel	1-2%	2-3%	4-5%	4-6%	Railway
Angkutan Jalan Raya	5-6%	5-6%	5-6%	5-6%	Road Transport
Angkutan Laut	1-2%	3-4%	4,5%-5,5%	4,5%-5,5%	Sea Transport
Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan	5-5,5%	5-5,5%	5-5,5%	5-5,5%	Inland Waterways and Ferry Crossings
Angkutan Udara	10-12%	10-12%	10-12%	10-12%	Aviation
Jasa Penunjang Angkutan	5-6,5%	6-7%	7-8%	7-8%	Transportation Support Services

(sumber | source: Statistik Indonesia, BPS, diolah LM FEUI)

Otonomi daerah berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi di masing-masing provinsi. Laju pertumbuhan penduduk dan peningkatan aktivitas perdagangan antar provinsi meningkatkan mobilitas orang dan barang. Dampaknya, kebutuhan jasa angkutan semakin meningkat tidak hanya untuk angkutan penumpang tetapi juga angkutan barang. Potensi bisnis angkutan barang sangat terbuka luas, baik di Jawa maupun Sumatera. Untuk di Jawa, terdapat peluang mengalihkan angkutan peti kemas dari jalan raya ke kereta api. Sedangkan di Sumatera terdapat potensi angkutan batu bara, semen, BBM dan minyak kelapa sawit (CPO).

Regional autonomy has a positive impact on economic growth in each province. The rate of population growth and increasing trading activity across provinces increase the mobility of people and goods. The impact is increasing transport needs not only for passenger transport but also freight transport. Business potential of goods transport is very wide open, both on Java and Sumatra. On Java, there is opportunity to divert containers freight from road to rail. While on Sumatra, there is potential for transportation of coal, cement, BBM and crude palm oil (CPO).

### Pangsa Kereta Api

Riset yang dilakukan oleh Lembaga Management Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (LM FEUI) terhadap pangsa angkutan penumpang dan barang memberikan gambaran proyeksi pangsa angkutan penumpang dan angkutan barang kereta api terhadap transportasi di Indonesia tahun 2010 hingga tahun 2014 sebagai berikut:

### Railways Market Share

Research conducted by Management Institute of Economics Faculty of University of Indonesia (LM FEUI) on the market share of passenger and freight transportation provides a projection of the railways share of passenger and freight to transportation in Indonesia in 2010 until 2014 as follows:

### Pangsa Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang Kereta Api Market Share of Railway Passenger and Freight Transportation

Moda Transportasi	2010	2011	2012	2013	2014	Transportation Mode
<b>Angkutan Penumpang</b>	%	%	%	%	%	<b>Passenger</b>
Jalan	84,19	83,40	83,37	83,40	83,51	Road
Kereta Api	7,26	8,13	8,17	8,13	8,01	Railway
Ferry	4,83	4,79	4,79	4,79	4,79	Ferry
Laut	1,76	1,75	1,75	1,75	1,75	Sea
Udara	1,52	1,51	1,51	1,51	1,51	Air
Sungai	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	River
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Total

Angkutan Barang	%	%	%	%	%	Freight
Jalan	91,26	91,14	90,86	90,52	90,38	Road
Kereta Api	0,61	0,75	1,05	1,42	1,57	Railway
Ferry	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	Ferry
Laut	7,07	7,06	7,04	7,01	7,00	Sea
Udara	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	Air
Sungai	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	River
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Total

(sumber | source: Statistik Indonesia, BPS dan prediksi sementara)

Untuk angkutan penumpang, terlihat bahwa pangsa kereta api setiap tahunnya masih lebih besar dibandingkan pesawat atau kapal laut. Selain itu, diproyeksikan pangsa kereta api akan meningkat dari 7,26% di tahun 2010 menjadi 8,01% pada tahun 2015. Sedangkan moda angkutan lain relatif stagnan.

Pangsa pesawat udara diyakini masih bertahan mengingat jangkauannya ke daerah-daerah yang tidak terjangkau layanan kereta api. Pertumbuhan pangsa kereta api menggambarkan penguasaan kereta api di area Jawa yang merupakan daerah terpadat penduduknya di Indonesia. Kereta api berpeluang meningkatkan pangsa jumlah penumpang yang diangkut mengingat keunggulan moda transportasi kereta api dengan kapasitas angkut yang besar dan biaya operasional relatif murah. Dengan memperluas layanan jaringan kereta api di daerah-daerah urban (kota besar utama) di Jawa dan Sumatera, akan semakin banyak pengguna angkutan jalan yang beralih ke kereta api.

Untuk angkutan barang (cargo), pangsa terbesar selain jalan raya masih didominasi oleh kapal laut. Hal ini wajar mengingat kondisi geografis Indonesia yang merupakan kepulauan. Namun demikian, terdapat tren peningkatan pangsa kargo yang diangkut kereta api setiap tahunnya. Sedangkan pangsa kargo yang diangkut pesawat relatif tidak signifikan karena biaya moda transportasi pesawat dinilai mahal untuk angkutan kargo dengan kapasitas yang juga relatif terbatas.

For passenger transport, it appears that the share of railways every year is still larger than airlines or ships. In addition, the projected share of railway will increase from 7.26% in 2010 to 8.01% in 2015. Meanwhile other transport modes are relatively stagnant.

The share of airlines is believed to be maintained given its coverage in areas that are unreachable by train service. The growth of railway share describes domination in Java area as a densely populated area in Indonesia. Railway has an opportunity to increase its share of number of transported passengers considering the advantages of rail transport mode with large loading capacity and relatively low operating costs. By expanding the railway services in urban areas (big cities) on Java and Sumatra, more and more road users are turning to railway transport.

For goods transport (freight), the largest share besides the road is still dominated by ships. This is reasonable considering the geographical condition of Indonesia as an archipelago. However, there is an increasing trend of share of cargo transported by trains from year to year. Meanwhile the share of cargo transported by airlines is relatively insignificant because the cost of air transportation mode is expensive to transport cargo with relatively limited capacity.

Dengan demikian, potensi kereta api sebagai sarana pengangkutan barang (cargo) masih terbuka luas. Dengan memperluas cakupan jaringan maupun kapasitas layanan di daerah-daerah pusat industri, pertambangan, dan wilayah penghasil perkebunan/pertanian di Indonesia, kereta api dapat berperan sebagai *feeder* utama kargo dari daerah-daerah pusat industri, pertambangan, dan wilayah penghasil perkebunan/pertanian menuju pelabuhan atau dari pelabuhan menuju pusat-pusat manufaktur maupun sebaliknya.

### Globalisasi

Rencana pembangunan jalur kereta api lintas negara seperti konsep Jaringan Jalur Kereta Api Asia (*Trans Asian Railways*) merupakan salah satu perwujudan globalisasi dalam pembangunan jaringan jalur kereta api. Jaringan jalan rel Indonesia direncanakan menjadi satu kesatuan dengan perencanaan jaringan jalan rel dunia yang termasuk dalam jaringan Trans Asian Railways.

Gagasan Trans-Asian Railways (TAR) pada 1960 bertujuan menyediakan jaringan rel sepanjang 14.000 km kontinyu antara Singapura dan Istanbul (Turki), dengan koneksi lebih lanjut sampai Eropa dan Afrika. Jalur tersebut menawarkan potensi untuk memperpendek jarak dan mengurangi waktu transit antara negara dan wilayah, dan menjadi katalis untuk gagasan tentang transportasi internasional sebagai alat untuk ekspansi usaha, pertumbuhan ekonomi, dan pertukaran budaya.

Saat ini rute TAR dalam operasi mencakup jarak hampir 81.000 km di 26 negara, yang terdistribusikan sebagai berikut:

- Asia Tenggara: Kamboja, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Singapura, Thailand, Vietnam (12.600 km);
- Asia Timur Laut: Tiongkok, Republik Rakyat Demokratik Korea, Mongolia, Republik Korea, Federasi Rusia (32.500 km);
- Asia Tengah dan Kaukasus: Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan (13.200 km);
- Asia Selatan + Republik Islam Iran dan Turki: Bangladesh, India, Republik Islam Iran, Pakistan, Sri Lanka, Turki (22.600 km).

Thus, the potential of railway as a means of transporting goods (freight) is still wide open. By expanding network coverage and services capacity in the central areas of industrial, mining and plantations/farming in Indonesia, the train can act as a primary cargo feeder from those central areas of industrial, mining, and plantations/farming to harbor or from harbor to manufacturing centers and the other way around.

### Globalization

Construction plans of railway lines across countries such as the concept of Trans Asian Railways is a manifestation of globalization in construction of railway networks. Indonesian railway network is planned to be an integral part of the world railway network planning which is included in Trans Asian Railways network.

The idea of Trans-Asian Railways (TAR) in 1960 aims at providing a continuous rail network of 14,000 km between Singapore and Istanbul (Turkey), with further connection to Europe and Africa. The network offers potential to shorten distance and reduce transit time between countries and regions, and becomes a catalyst for the idea of international transport as a tool for business expansion, economic growth, and cultural exchange.

Currently the TAR route in operation covers a distance of nearly 81,000 km in 26 countries, which is distributed as follows:

- Southeast Asia: Cambodia, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailand, Vietnam (12,600 km);
- Northeast Asia: China, Democratic People's Republic of Korea, Mongolia, Republic of Korea, Russian Federation (32,500 km);
- Central Asia and Caucasus: Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan (13,200 km);
- South Asia + Islamic Republic of Iran and Turkey: Bangladesh, India, the Islamic Republic of Iran, Pakistan, Sri Lanka, Turkey (22,600 km).

Mengingat luasnya wilayah yang dihubungkan, terjadinya perbedaan standar dan perkembangan teknis kereta api sangat besar, tantangan berikutnya adalah untuk operasionalisasi koridor bersama secara terkoordinasi di tingkat keuangan, operasional dan komersial.

Secara tidak langsung, globalisasi dapat mempengaruhi karakteristik penyelenggaraan transportasi perkeretaapian. Setidaknya ada dua hal yang akan mempengaruhi penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia yaitu:

1. Bisnis asuransi global akan memberikan perlindungan menyeluruh terhadap risiko-risiko dalam penyelenggaraan perkeretaapian khususnya risiko yang terkait dengan program peningkatan keselamatan perkeretaapian.
2. Bisnis perbankan akan mendukung pertumbuhan industri perkeretaapian melalui program investasi dan pendanaan sarana dan prasarana perkeretaapian. Keterlibatan perbankan dalam investasi dan pendanaan sarana dan prasarana perkeretaapian memerlukan insentif dari Pemerintah agar tingkat kelayakan keuangan/finansial bisnis perkeretaapian dapat menjadi lebih baik/tinggi.

### **Modernisasi Teknologi**

Modernisasi teknologi merupakan syarat utama dalam meningkatkan layanan transportasi perkeretaapian, karena penggunaan teknologi yang telah usang menimbulkan biaya tinggi (tidak efisien). Konsep modernisasi teknologi perkeretaapian nasional harus diarahkan pada penggunaan teknologi sarana perkeretaapian yang berdaya angkut massal, kecepatan tinggi, hemat energi dan ramah lingkungan.

Teknologi perkeretaapian yang modern telah berkembang pesat terutama pada teknologi sistem kendali operasi yang telah mengarah ke teknologi tanpa awak, serta teknologi mesin hibrida yang memungkinkan penggunaan berbagai sumber energi alternatif. Namun demikian, dalam pemilihan teknologi perkeretaapian perlu diperhatikan keberlanjutan pengembangan teknologi tersebut dan tidak hanya sebagai pengguna teknologi modern, tetapi juga ikut serta dalam mengembangkan teknologi tersebut (alih teknologi).

Considering the vast connected area, there is a huge gap in standards and technical development of railway, the next challenge is to operate the corridors together in a coordinated manner at the financial, operational and commercial levels.

Indirectly, globalization can affect characteristics of railway transport organization. At least there are two concerns that will affect the operation of railways in Indonesia, namely:

1. Global insurance business will provide substantial protection against risks in railways operation particularly risks related to railway safety improvement programs.
2. Banking business will support growth of the railway industry through investment and financing programs for railway infrastructure. Involvement of banking in investment and financing of railway infrastructure requires incentives from the Government to improve financial feasibility of railway business.

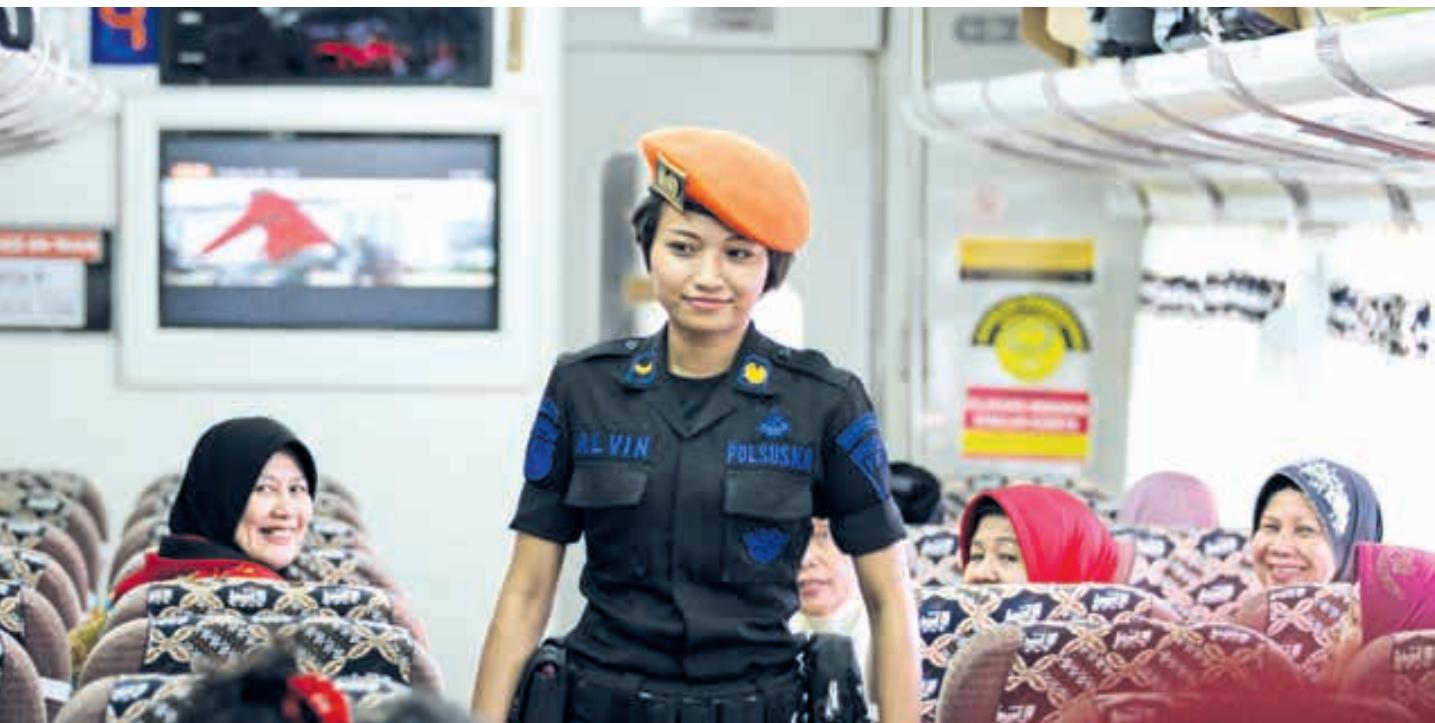
### **Technology Modernization**

Technological modernization is the main requirement to improve railway transport services, because the use of outdated technology generates high costs (inefficient). The concept of national railway technology modernization should be directed to the use of technological for railway transport means with mass-transport capacity, high-speed, energy-saving and environmentally friendly.

The modern railway technology has developed rapidly, particularly in operation control system technology that has led to unmanned technology, as well as hybrid engine technology that allows the use of alternative energy sources. However, selection of railway technologies needs to consider sustainable development of these technologies and not only as users of modern technology, but also participates in developing these technologies (technology transfer).

# Tinjauan Bisnis

## Business Review



**Inovasi sistem penjualan tiket, pengoperasian KA tambahan dan rangkaian tambahan pada masa *peak season* serta berbagai kegiatan promosi dan sosialisasi di sepanjang tahun 2014 turut berkontribusi bagi pertumbuhan volume angkutan KA penumpang sebesar 26,3%.**

Innovation in ticketing sales system, operation of additional trains and wagons during the peak seasons as well as promotional and socialization activities throughout 2014 have contributed to the growth of passenger transportation volume by 26.3%.

### Analisis Daya Tarik Pasar dan Daya Saing Perusahaan

KAI telah melakukan pemetaan produk jasa kereta api dengan menggunakan GE Matrix yang dikembangkan oleh General Electric bersama-sama dengan McKinsey berdasarkan atas daya tarik pasar dan daya saing perusahaan sebagai variabel penilaian.

### Analysis on Market Attractiveness and Corporate Competitiveness

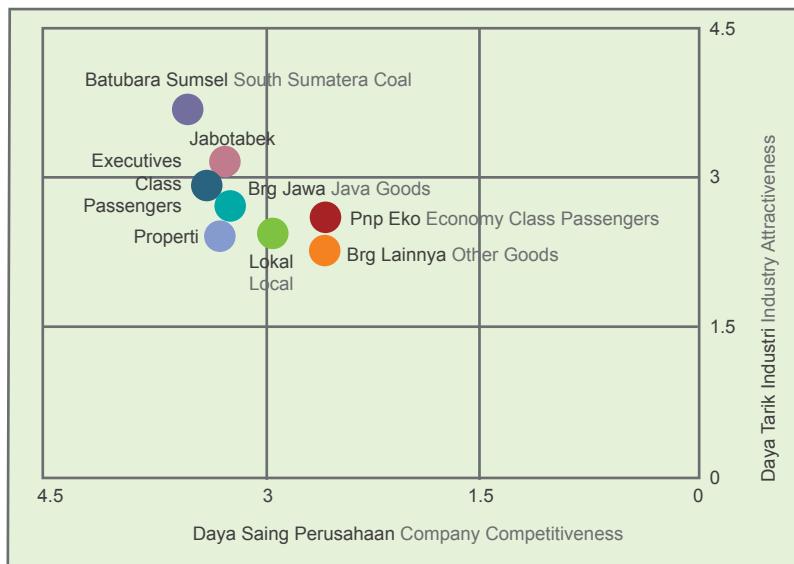
KAI has mapped railway service products using the GE Matrix developed by General Electric together with McKinsey based on market attractiveness and the Company's competitiveness as assessment variables.

Hasil penilaian dan pembobotan daya tarik pasar pada skala 1 sampai 5 memperlihatkan bahwa hampir semua produk Perseroan memiliki daya tarik industri mulai dari "rendah" sampai dengan "sedang". Kereta api (KA) yang memiliki daya tarik industri sedang adalah KA penumpang lokal kelas ekonomi dan KA penumpang Jabodetabek. Sementara KA penumpang eksekutif dan KA kelas bisnis secara umum daya tarik industri cenderung berkurang mengingat ketatnya persaingan dari moda transportasi lainnya.

Berdasarkan nilai daya tarik pasar dan daya saing perusahaan, produk-produk Perseroan di-plot pada GE Matrix sebagaimana diagram berikut ini:

The assessment results and market attractiveness weighting on a scale of 1 to 5 show that almost all of the Company's products have industry attractiveness ranging from "low" to "moderate". Railway that has moderate industry attractiveness is economy class local passenger trains and Jabodetabek passenger trains. While industry attractiveness of executives and business classes passenger trains in general tend to weaken considering the tight competition with other transportation modes.

Based on the value of market attractiveness and corporate competitiveness, the Company's products plotted on GE Matrix are illustrated in the following diagram:



Hasil penilaian dan pembobotan daya saing perusahaan menunjukkan bahwa KA penumpang eksekutif dan kelas bisnis merupakan andalan utama Perseroan dalam meraih pendapatan. Kontribusi KA penumpang lokal, kelas ekonomi dan KA penumpang Jabodetabek berada di bawah KA eksekutif dan KA bisnis. Kesimpulan dari pemetaan produk-produk tersebut adalah sebagai berikut:

- Seluruh produk angkutan Perseroan (KA penumpang maupun barang) masih dapat dikembangkan namun harus dilakukan secara lebih selektif berdasarkan kekuatan yang dimiliki oleh setiap produk.
- Pengembangan produk harus difokuskan pada segmen yang memiliki tingkat profitabilitas yang baik dan risiko yang relatif kecil.

The assessment results and the Company's competitiveness weighting show that executive and business classes passenger trains are the Company's core revenue. The contribution of local passenger trains, economy class and Jabodetabek passenger are below executive and business trains. Summary of the products mapping is as follows:

- All transportation products of the Company's (passenger and freight) can still be developed, however should be done more selectively based on the strength of each product.
- Developing products should be focused on segments that have sound profitability and relatively low risk.

Daya saing Perseroan terutama pada produk dengan tingkat permintaan yang cukup besar harus dipertahankan dan ditingkatkan. Selain untuk meningkatkan kinerja Perseroan, hal tersebut juga mutlak dilakukan untuk menghadapi persaingan antar moda transportasi baik yang ada saat ini (eksisting) maupun kemungkinan adanya pendatang baru yang potensial.

The Company's competitiveness, particularly in products with considerable demand should be maintained and enhanced. In addition to improving the Company's performance, it is also utterly necessary to face the competition with other transportation modes both the existing ones as well as the potential new entrants.

### Strategi Pengembangan Usaha

Dengan memperhatikan hasil analisis posisi perusahaan dan tantangan strategis, Perseroan telah merumuskan strategi pengembangan usaha jangka panjang yang merupakan bagian dari Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) Tahun 2014-2018 sebagai berikut:

### Business Development Strategies

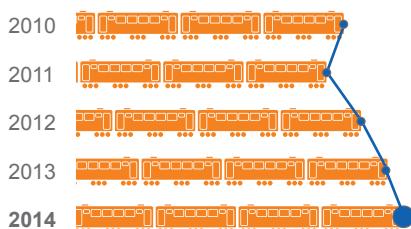
By taking into account the analysis results of its position and strategic challenges, the Company has formulated long-term business development strategies, which are part of Corporate Long Term Plan (RJPP) 2014-2018 as follows:

#### I. Pengembangan Angkutan Penumpang

Volume penumpang kereta api di Indonesia dalam kurun waktu 5 tahun terakhir (2010-2014) menunjukkan tren pertumbuhan rata-rata 8% sejak tahun 2012 dan 2013. Pada periode tahun 2010-2011, volume angkutan penumpang mengalami penurunan tetapi kembali meningkat pada periode 2011-2014 dan mencapai 279,52 juta penumpang pada tahun 2014.

#### I. Passenger Transportation Development

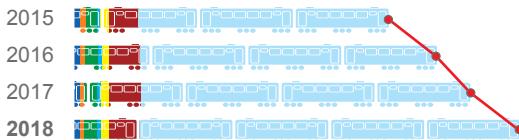
The volume of railway passengers in Indonesia within the last 5 years (2010 - 2014) shows an average growth trend of 8% since 2012 and 2013. In the period 2010 - 2011, the volume of transportation passengers experienced a decrease but picked up in the period 2011 - 2014, and reached 279.52 million passengers in 2014.



**Realisasi Volume Angkutan Penumpang**  
**Volume of Passenger Transportation**

Uraian	Satuan	2010	2011	2012	2013	2014	Description
Penumpang	juta orang million passenger	203,12	191,69	202,88	221,73	279,52	Passenger
Penumpang Jabodetabek	juta orang million passenger	124,49	110,82	134,09	158,34	208,49	Jabodetabek Passenger
Penumpang Non Jabodetabek	juta orang million passenger	78,83	80,87	68,79	63,38	71,03	Non-Jabodetabek Passenger

Berdasarkan data tersebut, Perseroan memproyeksikan pertumbuhan jumlah penumpang kereta api dalam kurun waktu 2015-2018 sebagaimana ditunjukkan pada grafik berikut:



Based on these data, the Company is projecting growth in the number of railway passengers in the period 2015 - 2018 as shown in the following graph:

Proyeksi Jumlah Penumpang Projected Number of Passengers					Juta   Million
Penumpang	2015	2016	2017	2018	Passenger
KA Kualanamu	1,64	2,01	2,11	2,22	KA Kualanamu
KA Basoetta	-	13,70	14,47	15,25	KA Basoetta
KRL Jabodetabek	265,7	317,2	351,6	404,0	KRL Jabodetabek
Lokal Ekonomi	34,19	34,36	34,54	34,71	Local Economy
Lokal Bisnis	6,28	6,31	6,34	6,37	Local Business
Lokal Eksekutif	4,71	4,23	4,26	4,78	Local Executive
KA Utama Ekonomi	14,02	14,61	14,55	14,27	Economy Class Passenger Transport
KA Utama Bisnis	5,37	5,08	4,73	4,01	Business Class Passenger Transport
KA Utama Eksekutif	7,00	7,08	7,34	8,21	Executive Class Passenger Transport
<b>Total</b>	<b>338,40</b>	<b>390,83</b>	<b>425,44</b>	<b>478,08</b>	<b>Total</b>

(sumber | source: EVP Freight Marketing and Sales/RJPP 2014-2018)

Perseroan memprediksi jumlah penumpang pada tahun 2014 mencapai 307,04 juta penumpang. Hal ini sekaligus mengindikasikan target pertumbuhan penumpang sebesar 38% dibandingkan 221,73 juta penumpang pada tahun 2013. Untuk mencapai target yang optimistik tersebut, Perseroan menetapkan beberapa strategi yang difokuskan pada peningkatan kualitas pelayanan pelanggan, optimalisasi tarif (*pricing strategy*), penambahan rute-rute baru serta mengembangkan KA jarak menengah dan angkutan komuter Jabodetabek dan KA Bandara untuk meningkatkan layanan angkutan penumpang.

The Company predicts the number of passengers in 2014 reached 307.04 million passengers. This also indicates passenger growth target of 38% compared to 221.73 million passengers in 2013. To achieve this optimistic target, the Company establishes several strategies that focused on improving the quality of customer service, pricing strategy, addition of new routes as well as developing railway for medium distance, Jabodetabek commuter, and airport railway to improve passenger transportation services.

#### A. Pengembangan Angkutan Penumpang Jarak Menengah dan Jauh

Pengembangan angkutan penumpang jarak menengah dan jauh difokuskan pada peningkatan pelayanan kepada pelanggan, pembukaan rute-rute baru untuk jarak menengah, dan pembukaan rute-rute baru jarak jauh yang tidak terlayani angkutan pesawat udara, serta penambahan kapasitas tempat duduk yang disediakan bagi pelanggan. Disamping itu, Perseroan juga berupaya menghidupkan kembali beberapa rute yang sudah lama tidak beroperasi dengan prioritas kepada rute-rute yang mempunyai potensi bisnis, baik untuk angkutan penumpang maupun untuk angkutan barang.

#### A. Medium and Long Distance Passenger Transportation Development

Medium and long distance passenger transportation development is focused on improving customer services, opening up new medium-distance routes, opening up new long-distance routes that are not served by aircraft transportation as well as addition of available seat capacity for customers. In addition, the Company is also seeking to revive several routes that had not operated with priority on routes that have business potential, both for passenger and freight transportation.

Dalam upaya meningkatkan pelayanan pelanggan, Perseroan terus-menerus berinovasi untuk mewujudkan kemudahan bagi pelanggan dalam mendapatkan tiket serta meningkatkan pelayanan bagi penumpang di saat pra perjalanan KA, *on the train*, dan purna perjalannya. Penyempurnaan sistem pelayanan penumpang yang telah dilakukan diantaranya adalah:

- Mengembangkan *Rail Ticketing System* (RTS) yang lebih andal dan fleksibel dengan menggunakan *platform teknologi informasi berbasis web*. Teknologi yang diaplikasikan dalam RTS memberikan keleluasaan dan kenyamanan baik bagi KAI maupun bagi pelanggan. bagi internal KAI RTS ini dapat mengakomodir semua kebutuhan perusahaan dalam hal penerapan kebijakan pendaratan angkutan penumpang, misalnya pemberlakuan tariff dinamis, tariff promo, tariff *discount* selain itu sistem ini juga memungkinkan perusahaan mengembangkan *point of sales* sebelum sistem ini dikembangkan pelanggan hanya dapat melakukan pembelian tiket di stasiun dan agen, sekarang selain di loket stasiun dan agen (*Business to Consumer/B2C*) calon pelanggan dapat membeli tiket di *website resmi KAI*, *website mitra kerja KAI*, *Contact Center 121*, mitra *Business to Business/B2B* bahkan di *minimarket* dan di *vending machine*, kemudahan bagi pelanggan adalah dapat memilih kereta, rute perjalanan dan tempat duduk yang dikehendaki. dan dapat memesan tiket 90 hari sebelum tanggal keberangkatan, sehingga pelanggan dapat merencanakan perjalannya dengan lebih baik. RTS selain digunakan untuk KA jarak jauh dan menengah juga untuk pelayani pembelian tiket jarak dekat/lokal dengan sistem ini tentu saja pelayanan tiket menjadi lebih andal dan cepat.
- Membangun jaringan keagenan untuk penjualan tiket secara *online* atau penambahan jumlah *point of sales* untuk memperluas saluran distribusi dan memudahkan masyarakat mendapatkan tiket kereta api serta untuk mengurangi antrean pembelian tiket pada loket-loket penjualan di stasiun. Saat ini telah terdapat lebih dari 300 agen *online*, lebih dari 10.000 *outlet minimarket*, 180 jalur telepon di *Contact Center*, *website KAI*, 3 *website mitra*.
- In an effort to improve customer services, the Company continuously innovates to bring convenience to customers in getting tickets and improve passenger services during pre-trip, on the train, and post-trip. Refinement of passenger service system which has been made includes:
  - Developing Rail Ticketing System (RTS) which is a more reliable and flexible using web-based information technology platform. The technology applied in RTS gives flexibility and convenience for both the Company and customers. For the Company's internal, RTS can accommodate all of its needs in terms of passenger transportation tariff policy implementation, for example, imposition of dynamic, promo, and discount tariffs in addition to allowing the Company to develop point of sales. Prior to development of this system, customers can only buy tickets at stations and agents. Now besides at station counters and agents (B2C), prospective customers can buy tickets at official website of KAI, websites of the Company's partners, Call Center 121, B2B partners, even at minimarts and vending machines. Convenience for customers is flexibility in choosing trains, travel routes and desired seats and they can also book tickets 90 days before departure date, so that customers can plan their trips better. RTS, in addition to middle and long distance railway, is also used to serve ticket purchases for close distance/local. With RTS ticket services become more reliable and faster.
  - Building network agency for online ticket sales or increasing the number of point of sales to expand distribution channels and facilitate people getting train tickets and to reduce ticket purchase queue at sales counters in the stations. Currently there are more than 300 online agents, more than 10,000 minimart outlets, 180 telephone lines in Contact Center, website of KAI and 3 partners' websites.

- Membangun Contact Center 121 (CC 121) sebagai sistem layanan untuk pemesanan tiket KA, penyediaan informasi KA dan penanganan keluhan. Layanan CC 121 beroperasi 24 jam per hari 7 hari seminggu (24/7) siap memberikan informasi yang dibutuhkan masyarakat. Selain CC 121, Perseroan menyediakan sarana penyampaian keluhan masyarakat dan berinteraksi dengan manajemen terkait pelayanan Perseroan melalui media sosial KAI121 di twitter, Google Plus, dan Facebook.
- Membangun sistem pemesanan dan pembelian tiket melalui internet (*internet reservation*) yang dapat diakses pada situs [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id). Untuk sistem pembayarannya (*internet payment gateway*) Perseroan bekerja sama dengan pihak perbankan dan mitra lainnya yang kapabel.
- Membangun sistem pemesanan pembelian tiket secara *mobile* (*mobile reservation*), yang dikembangkan secara internal dan bekerja sama dengan pihak lain dalam bentuk aplikasi-aplikasi yang dapat dapat diunduh (*download*) melalui blackberry world apps maupun android play store serat yang berbasis IOS maupun windows mobile.
- Developing Contact Center 121 (CC 121) as a service system for ordering train tickets, provision of train information and complaint handling. CC 121 service operates 24 hours per day 7 days per week (24/7) is ready to provide information needed by the public. In addition to CC 121, the Company provides a facility of delivering public complaints and interacting with management related to the Company's services through social media KAI121 at twitter, Google Plus, and Facebook.
- Developing a system for online ticket reservation and purchase (*internet reservation*) that can be accessed through the website [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id). For the internet payment gateway, the Company cooperates with capable banks and other partners.
- Developing mobile reservation system, which was developed internally and in cooperation with other parties in the form of applications that can be downloaded via blackberry world apps and android play store as well as IOS-based and windows mobile.

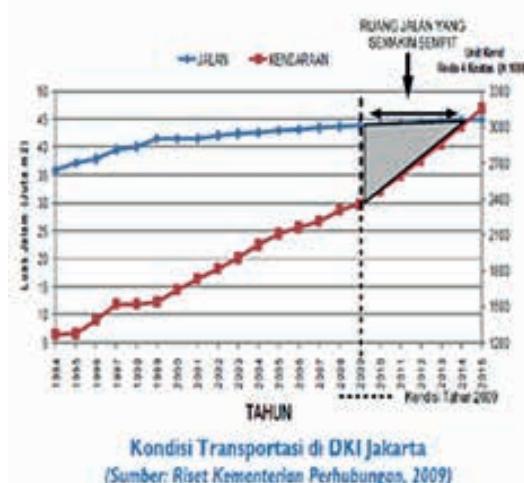


- Membangun sistem *self service ticket reservation* yang memungkinkan pelanggan melakukan reservasi dan pembelian tiket secara mandiri melalui *vending machine* dengan pembayaran menggunakan kartu debit atau kredit.
- Membangun *Payment Gateway* (*channel Pembayaran*) reservasi tiket KA baik secara langsung bekerja sama dengan pihak perbankan maupun saluran lainnya melalui *switcher* (Finnet: BRI, BII, Mandiri, BPRKS, CIMB, BPD DIY; Artajasa: BNI; Rintis: BCA; Alfamart; dan sebagainya).
- Menerapkan sistem *single ticket* untuk penjualan KA komersial dan ekonomi jarak jauh dan jarak sedang. Pada sistem *single ticket*, satu nama hanya untuk satu tempat duduk dan tidak ada lagi penjualan tiket tanpa tempat duduk (tiket berdiri). Sistem ini merupakan upaya untuk menghilangkan kecurangan dan praktik percaloan serta memberikan fleksibilitas dan kemudahan pengembangan bagi *channel* eksternal.
- Menyediakan gerai CSOS (*Customer Service on Station*) di stasiun-stasiun besar dan menyediakan petugas-petugas khusus seperti OTC (*On Train Crew*), Polisi Khusus KA (*Polsuska*), dan CSOT (*Customer Service On Train*) untuk melayani penumpang di atas KA.
- Menerapkan sistem *boarding pass* dimana hanya penumpang yang memiliki tiket yang berhak masuk ke dalam peron. Perseroan juga secara ketat melakukan pencocokan nama pada tiket dengan kartu identitas penumpang. Jika nama yang tertera pada tiket tidak sama dengan nama penumpang, maka tiket dianggap tidak berlaku. Sistem *boarding pass* merupakan upaya mewujudkan layanan kereta api yang bebas calo demi keamanan dan kenyamanan dan ketertiban penumpang.
- Melakukan inovasi produk dengan meluncurkan kereta khusus wanita dan kereta batik. Kereta khusus wanita dioperasikan dalam rangkaian kereta api listrik *commuter line* untuk memberikan ruang yang aman dan nyaman bagi kaum wanita. Sedangkan peluncuran kereta batik sebagai upaya Perseroan ikut melestarikan warisan budaya nasional.
- Developing self service ticket reservation system that allows customers to make reservations and purchase tickets independently through vending machine with payment using debit or credit cards.
- Developing Payment Gateway for train ticket reservation either directly cooperate with banks or other channels through switcher (Finnet: BRI, BII, Mandiri, BPRKS, CIMB, BPD DIY; Artajasa: BNI; Rintis: BCA; Alfamart; and so forth).
- Applying single ticket system for sales of commercial and economic long and medium distance trains. In single ticket system, one name is only valid for one seat and tickets without seat (standing tickets) are no longer available. This system is an attempt to eliminate fraud and brokering practices as well as to provide flexibility and ease of development for external channels.
- Providing CSOS (Customer Service on Station) outlets at major stations and specialized officers such as OTC (On Train Crew), Polsuska, and CSOT (Customer Service On Train) to serve passengers on the trains.
- Applying boarding pass system wherein only ticketed passengers are entitled to enter into the platform. The Company also strictly matches name on the ticket to the passenger's identity card. If the name on the ticket does not match the passenger's name, then the ticket is not considered valid. The boarding pass system is an attempt to provide railway services that free of brokering practices for the sake of the passengers' safety, comfort and order.
- Product innovation by launching special women and batik trains. Trains for women are operated in series of commuter line KRL to provide safe and comfortable space for women. While the launch of batik train is the Company's effort to preserve national cultural heritage.

## B. Pengembangan Angkutan Komuter Jabodetabek

Dewasa ini, jumlah kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta semakin besar dan tidak mampu diimbangi dengan pertumbuhan luas jalan raya. Akibatnya, tingkat kemacetan semakin tinggi yang menimbulkan berbagai pemborosan dan menurunkan produktivitas.

Data Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menunjukkan rasio kepadatan kendaraan di Jakarta telah mencapai 6,26%. Artinya, terdapat 172 kendaraan per 1.000 populasi. Dengan rasio tersebut, Jakarta menempati urutan ke-enam dari kota-kota besar dunia dalam hal kepadatan kendaraan.



Gambar: Road Ratio

Perseroan melihat fenomena tersebut sebagai peluang untuk mengalihkan pengguna moda transportasi jalan raya ke angkutan kereta api. Untuk menarik lebih banyak lagi calon pelanggan, Perseroan berupaya meningkatkan layanan kereta api komuter Jabodetabek. Strategi pengembangan angkutan komuter Jabodetabek difokuskan pada peningkatan kualitas pelayanan, kenyamanan, dan kemudahan bagi penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) dengan menerapkan penggunaan *e-ticketing* dan *e-gate* serta menerapkan kebijakan *single service* dengan tidak membedakan kelas layanan KRL yang dioperasikan.

Pada tahun 2011, pemerintah telah menugaskan KAI untuk menyelenggarakan kereta api Jalur Lingkar Jabodetabek melalui Peraturan Presiden (Perpres) No. 83 Tahun 2011 Tentang Penugasan Kepada KAI untuk Menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi.

## B. Jabodetabek Commuter Transportation Development

Currently, the number of vehicles in Jakarta area is getting greater and cannot be matched to road-width growth. As a result, worse congestion that causes various wastes and lowering productivity.

Data from Provincial Government of DKI Jakarta show that vehicle density ratio in Jakarta has reached 6.26%. That means there are 172 vehicles per 1,000 population. With this ratio, Jakarta is at the sixth place of the world major cities in terms of vehicle density.

### Rasio Jalan v.s. Kepadatan Kendaraan Road v.s. Vehicle Density Ratio

Kota	Rasio Jalan Road Ratio	Kendaraan per 1.000 Populasi Cars per 1,000 Pop.	City
Jakarta	6,26	172	Jakarta
Paris	24%	380	Paris
London	21%	300	London
New York	33%	550	New York
Singapura	12%	100	Singapore
Tokyo	22%	240	Tokyo

(sumber | source: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta)

The Company views the phenomenon as an opportunity to redirect users of highway transportation modes to railway. To attract more potential customers, the Company seeks to improve Jabodetabek commuter transportation services. Development strategy for Jabodetabek commuter transportation is focused on improving service quality, comfort, and convenience for KRL passengers by applying *e-ticketing* and *e-gate* and single service policy regardless service class of the operated KRL.

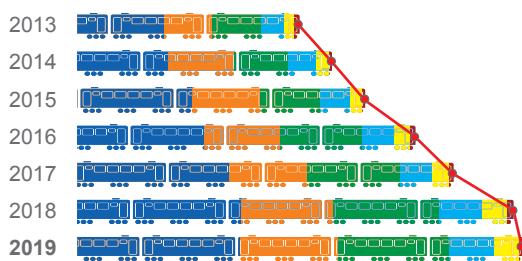
In 2011, the government has assigned KAI to hold Jabodetabek Ring Line railway as stipulated in Presidential Decree (Perpres) No. 83 of 2011 concerning Assignment to KAI for Organizing Infrastructure and Facilities of Soekarno-Hatta Airport Railway and Ring Line Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi.

**Peta jalur KA Bandara dan Jalur Lingkar Jabodetabek**  
**Map of Airport Railway Line and Jabodetabek Circular Line Service**



Berdasarkan data penumpang KRL Jabodetabek tahun 2013 yang mencapai 560.650 penumpang per hari dengan pertumbuhan rata-rata 13% per tahun, diproyeksikan pada tahun 2019 angkutan komuter KRL Jabodetabek sudah mampu mengangkut 1,14 juta penumpang per harinya.

Based on data of Jabodetabek KRL passengers in 2013 that reached 560,650 passengers per day with an average growth of 13% per year, it is projected that by 2019 Jabodetabek KRL commuter transportation will be capable of transporting 1.14 million passengers per day.



**Proyeksi Volume Angkut Penumpang per Hari KRL Jabodetabek**  
**Projected Passenger Volume per Day KRL Jabodetabek**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tanjung Priok Line	30.845	36.288	38.556	51.408	51.408	72.576	72.576
Tangerang Line	58.061	68.947	72.576	84.370	84.370	108.864	108.864
Serpong Line	129.024	141.120	161.280	211.680	241.920	272.160	293.760
Bekasi Line	123.379	171.360	171.360	191.520	191.520	234.360	241.920
Loop Line	219.341	233.280	292.320	322.560	393.120	423.360	423.760
Jumlah Penumpang	560.650	650.995	736.092	861.538	962.338	1.111.320	1.140.880

(sumber | source: LAPI ITB/RJPP TP KAI 2014-2018)

### C. Pengembangan Angkutan KA Bandara

Di segmen bisnis angkutan KA Bandara, saat ini Perseroan fokus pada pengembangan angkutan KA Bandara Kualanamu dan KA Bandara Soekarno-Hatta.

#### 1. Angkutan KA Bandara Kualanamu

Pengembangan jaringan rel ke bandara Kualanamu adalah sebagai berikut:

- Pembangunan *track* dari Araskabu–Bandara Kualanamu sepanjang 5 km,
- Penataan spur di emplasemen Medan,
- Pembangunan CAT (City Airport Terminal) di stasiun Medan.
- Pengembangan Balai Yasa dan Dipo di Pulu Brayan.

#### 2. Angkutan Bandara Soekarno-Hatta

Pada tahun 2011 jumlah penumpang di Bandara Soekarno-Hatta mencapai 51,5 juta orang, meningkat 68,8% dibandingkan lima tahun sebelumnya sebanyak 30,5 juta orang. Berdasarkan rencana pengembangan Bandara Soekarno-Hatta, jumlah penumpang diproyeksikan akan mencapai 141,4 juta pada tahun 2030.

Di sisi lain, akses dari dan menuju Bandara saat ini hanya dapat ditempuh melalui jalan raya (tol maupun non-tol). Keterbatasan akses dapat menjadi persoalan yang serius apabila pada akses tersebut terjadi gangguan. Selain itu, kemacetan lalu lintas Ibukota Jakarta berdampak secara langsung terhadap aksesibilitas penumpang Bandara. Sebagaimana dikemukakan sebelumnya, *road ratio* jalan raya di DKI Jakarta saat ini sudah tidak dapat mendukung volume kendaraan yang melintasi wilayah Jakarta sehingga kemacetan dapat terjadi dimana-mana. Pemerintah melalui Perpres No. 83 Tahun 2011 memberi penugasan kepada KAI untuk menyelenggarakan kereta api Bandara Soekarno-Hatta.

### C. Airport Railway Transportation Development

In airport railway transportation business segment, the Company is currently focused on development of railway transportation for Kualanamu and Soekarno-Hatta Airports.

#### 1. Kualanamu Airport Railway Transportation

Development of rail network to Kualanamu airport is as follows:

- Track development along Araskabu–Kualanamu along 5 km,
- Spur structuring at Medan railway yard,
- CAT (City Airport Terminal) construction at Medan station,
- Balai Yasa and Dipo development at Pulu Brayan.

#### 2. Soekarno-Hatta Airport Railway Transportation

In 2011 the number of passengers at Soekarno-Hatta Airport reached 51.5 million people, an increase of 68.8% over the previous five years of 30.5 million people. Based on Soekarno-Hatta Airport development plan, the number of passengers is projected to reach 141.4 million by 2030.

On the other hand, access to and from the Airport currently can only be reached by road (toll and non-toll). Limited access can be a serious problem in case of interrupted access. Moreover, traffic jam in Jakarta has direct impact on passenger accessibility to the Airport. As mentioned earlier, current road ratio in Jakarta can not support volume of vehicles crossing Jakarta so that congestion occurs everywhere. The Government with Presidential Decree No. 83 of 2011 assigned KAI to organize Soekarno-Hatta Airport railway.

**Jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta**  
**Railway of Soekarno-Hatta Airport**

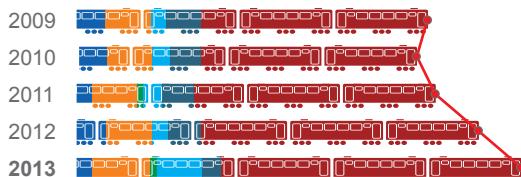


## II. Pengembangan Angkutan Barang

Volume angkutan barang mulai mengalami pertumbuhan sejak tahun 2011 sejalan dengan berbagai inisiatif strategis Perseroan untuk mendorong kinerja segmen bisnis angkutan barang. Pada 2009 volume barang yang diangkut mencapai 19,01 juta ton dan relatif stagnan pada 18,95 juta ton di tahun 2010. Tetapi sejak 2011 hingga 2013, volume angkutan barang mulai tumbuh dan mencapai 24,71 juta ton pada tahun 2013 atau naik 12% dari tahun 2012 sebesar 22,09 juta ton. Angkutan barang berasal dari angkutan batu bara, peti kemas, bahan bakar minyak (BBM), semen, curah dan perkebunan, *general cargo* dan BHP serta komoditas lainnya.

## II. Freight Transportation Development

Freight volume began to grow in 2011 in line with the Company's strategic initiatives to encourage performance of freight transportation business segment. In 2009 freight volume reached 19.01 million tons and relatively stagnant at 18.95 million tons in 2010. However from 2011 to 2013, freight volume began to grow and reached 24.71 million tons in 2013, increased by 12% from 2012 which was 22.09 million tons. Freight transportation derives from transportation of coal, container, fuel (BBM), cement, bulk and plantation, general cargo and BHP as well as other commodities.



**Realisasi Volume Angkutan Barang 2009-2013 (dalam juta ton)**

**Actual Freight Volume 2009-2013 (in million tons)**

	2009	2010	2011	2012	2013	
Batu Bara	11,02	11,15	12,01	13,22	14,89	Coal
BBM	2,44	1,83	1,68	1,78	1,98	BBM
Peti Kemas	0,62	0,77	1,22	1,81	2,53	Container
Parcel & ONS	0,08	0,11	0,25	0,33	0,34	Parcel & ONS
Semen	2,70	2,84	3,01	3,47	3,14	Cement
Lainnya	2,15	2,26	1,17	1,47	1,84	Others
Jumlah	19,01	18,95	19,34	22,08	24,71	Total

Dari perhitungan prognosis, angkutan barang berkontribusi sebesar 43% terhadap total pendapatan operasional Perseroan pada tahun 2013. Sasaran strategis Perseroan telah menargetkan peningkatan kontribusi pendapatan dari angkutan barang secara bertahap hingga mencapai 60% melalui *investment initiatives* yang sudah dilakukan studi kelayakannya, yakni Poyek Ten dan Proyek Fifty.

#### 1. Proyek Ten

Pada Proyek Ten, Perseroan merencanakan investasi pengadaan sarana sebanyak 10 unit lokomotif CC 205 dan gerbong KKBW dan PPCW serta penyelesaian pembangunan infrastruktur tambahan seperti jalur ganda (*doubletrack*), prasarana pendukung dan fasilitasnya.

Tambahan 10 unit lokomotif CC 205 tersebut diproyeksikan dapat meningkatkan kapasitas angkut batubara PT Bukit Asam (Persero) Tbk (PTBA) hingga 5 juta ton pada rute Tarahan, sehingga kapasitas angkut batubara PTBA (rute Tarahan) akan menjadi 25 juta ton per tahun pada 2017. Proyek ini direncanakan siap berjalan pada tahun 2014 sejalan dengan selesainya program pembangunan infrastruktur.

Pembelian gerbong PPCW sebanyak 600 unit merupakan pengadaan tambahan untuk menambah kapasitas angkut dari 78 lokomotif di Jawa, hasil pengadaan dari proyek Ekspansi 2010 dengan cara menambah formasi kereta dari 15 gerbong per lokomotif menjadi 20 gerbong

Based on prognosis calculation, freight transportation accounted for 43% of total operating revenue of the Company in 2013. The strategic goal of the Company is gradual increase in revenue from freight transportation until it reaches 60% with investment initiatives that have gone through feasibility studies, namely Project Ten and Project Fifty.

#### 1. Project Ten

In Project Ten, the Company plans to invest in procurement of 10 CC 205 locomotives and KKBW and PPCW wagons as well as completion of additional infrastructure construction, such as: doubletrack, supporting infrastructure and facilities.

The additional 10 CC 205 locomotives are projected to increase coal transport capacity of PT Bukit Asam (Persero) Tbk (PTBA) up to 5 million tons on Tarahan route, so that coal transport capacity of PTBA (Tarahan route) will be 25 million tons per year by 2017. This project is planned to be ready to operate by 2014 in line with the completion of infrastructure development programs.

The purchase of 600 PPCW wagons is an additional provision to increase transport capacity of 78 locomotives in Java, procurement result of Expansion 2010 project by adding train formation from 15 wagons per locomotive to 20 wagons per locomotive. This addition of 600 PPCW wagons



per lokomotif. Penambahan 600 PPCW ini akan meningkatkan volume angkut hingga 8 juta ton per tahun sehingga meningkatkan jasa angkutan barang di Daop Jawa dengan tambahan kapasitas angkut mencapai sekitar 24 juta ton per tahun. Dengan demikian volume total angkutan barang di Daop Jawa akan bertambah menjadi 28,9 juta ton per tahun yang diproyeksikan terealisasi pada tahun 2017.

## 2. Proyek Fifty

Proyek Fifty merupakan upaya pengembangan angkutan barang di Divre 3 Sumatera Selatan dan di Daop Jawa dengan investasi pembelian 50 lokomotif CC 206 berikut kebutuhan untuk stamformasi gerbongnya.

Dari 50 lokomotif CC 206 tersebut, sebanyak 39 unit berikut pembelian 1.520 gerbong ditujukan untuk melayani peningkatan permintaan dari berbagai perusahaan tambang swasta, selain PT Bukit Asam (PT BA) di Divre III Sumatera Selatan. Dengan proyek ini, kapasitas angkutan barang untuk pelanggan selain PT BA dapat meningkat hingga sekitar 13,5 juta ton per tahun, bila digabungkan dengan 19 lokomotif dari Ekspansi 2010.

Sebanyak 11 unit lokomotif CC 206 lainnya ditujukan untuk mengembangkan layanan logistik di Daop Jawa. Tambahan lokomotif tersebut akan mampu melayani tiga pelanggan yang membutuhkan volume tambahan 3 juta ton per tahun.

Untuk akselerasi kinerja, pengadaan 50 unit lokomotif tersebut akan direalisasikan sekaligus di tahun 2015.

## III. Pengembangan Aset Properti

Untuk kepentingan pengembangan aset properti (aset non produksi), Perseroan fokus untuk meningkatkan penguasaan aset melalui program sertifikasi tanah dan program penyelesaian kasus-kasus besar terkait kepemilikan aset tanah KAI. Dengan kedua program ini diharapkan aset-aset properti Perseroan yang berstatus *clean and clear* semakin banyak sehingga memberikan keleluasaan untuk pemanfaatan dan pengembangannya.

will increase transport volume up to 8 million tons per year thereby improving freight services in Java Daop with additional transport capacity reaching approximately 24 million tons per year. Hence, the total freight volume in Java Daop will increase to 28.9 million tons per year which is projected to be realized in 2017.

## 2. Project Fifty

Project Fifty is an effort to develop freight transportation in Divre 3 South Sumatera and Java Daop with an investment in purchase of 50 CC 206 locomotives including the required stamformation wagons.

Out of the 50 CC 206 locomotives, a total of 39 units including purchase of 1,520 wagons is intended to serve the increasing demand of various private mining companies other than PT Bukit Asam (PT BA) in Divre III South Sumatera. With this project, freight transport capacity to customers other than PT BA can be increased up to approximately 13.5 million tons per year, when combined with 19 locomotives from Expansion 2010.

A total of other 11 CC 206 locomotives is intended to develop logistics services in Java Daop. The additional locomotives will be able to serve three customers that require additional volume of 3 million tons per year.

To accelerate performance, the procurement of 50 locomotives will be realized all at once in 2015.

## III. Property Assets Development

For the purposes of property (non-production) assets development, the Company focuses on improving control of assets through land certification program and settlement program of major cases related to land ownership of KAI. With these two programs it is expected that there are more property assets of the Company with clean and clear status so as to provide flexibility for the use and development.



Perseroan menetapkan tiga metode pengembangan aset properti, yaitu:

- Pengembangan properti melalui investasi dari sumber dana internal.
- Pengembangan properti melalui sinergi dengan anak perusahaan.
- Pengembangan properti bekerja sama dengan mitra bisnis BUMN (sinergi BUMN) dan swasta.

Dalam jangka pendek, stasiun-stasiun besar akan dikembangkan menjadi pusat bisnis yang melayani berbagai keperluan para pengguna (*traveller*) kereta api. Sedangkan stasiun-stasiun yang melayani angkutan perkotaan seperti komuter Jabodetabek dikembangkan sebagai kawasan *park and ride*, dimana penumpang dapat menitipkan kendaraan pribadinya di lokasi parkir yang aman yang disediakan di lingkungan stasiun dan melanjutkan perjalanannya ke tempat tujuan dengan kereta api.

Dalam jangka panjang, stasiun-stasiun besar yang memiliki area lahan relatif luas akan dikembangkan sebagai kawasan bisnis terpadu dengan konsep *transit oriented development* yang menitikberatkan keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (*landuse*). Sedangkan untuk area lahan di luar kawasan operasional kereta api direncanakan pengembangan untuk pembangunan hotel dan/atau area komersial dalam 5 tahun ke depan.

The Company establishes three development methods of property assets, as follows:

- Property development through investment from internal funding sources.
- Property development through synergy with subsidiaries.
- Property development in cooperation with SOE (SOE synergy) and private business partners.

In short term, large stations will be developed into business centers that serve various purposes of railway travellers. While stations that serve urban transportation such as Jabodetabek commuter will be developed as park and ride, where passengers can leave their personal vehicles parking in a secure location provided at the stations and continue their journey to their destinations by train.

In long term, large stations which have relatively large land area will be developed as integrated business districts with transit oriented development concept that focuses on linkage between public transportation and landuse. As for land area outside railway operational area is planned for construction of hotels and/or commercial area in the next 5 years.

# Tinjauan Operasional

## Operations Review



### Tinjauan Kinerja per Segmen Usaha

KAI mengelola tiga segmen usaha, yaitu:

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

Selain mengelola tiga segmen usaha tersebut, Perseroan juga memiliki enam anak perusahaan yang saat ini sedang berkembang. Keenam anak perusahaan ini menjadi pendukung bisnis inti kereta api. Berikut pembahasan kinerja operasional Perseroan pada tahun 2014.

#### A. Angkutan KA Penumpang

Volume angkutan KA penumpang pada tahun 2014 mencapai 280.346.245 orang atau meningkat 26,3% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai 222.001.680 orang. Sedangkan realisasi pendapatan mencapai Rp4,58 triliun, meningkat 16,5% dibandingkan Rp3,93 triliun pada tahun 2013.

### Performance Overview by Business Segment

KAI manages three business segments, namely:

1. Passenger Transportation Service.
2. Freight Transportation Service.
3. Non-Transportation Business.

In addition to managing the three business segments, the Company also has six subsidiaries that are currently being developed. The Company's six subsidiaries become supports to the railway core business. The following is discussion on the Company's operational performance in 2014.

#### A. Passenger Transportation Service

The volume of passenger transportation in 2014 reached 280,346,245 people, an increase of 26.3% compared to the year 2013 which reached 222,001,680 people. Meanwhile realized revenue was Rp4.58 trillion, increased by 16.5% compared to Rp3.93 trillion in 2013.

Kelas angkutan KA penumpang terdiri dari KA Kelas Eksekutif, KA Kelas Bisnis, KA Kelas Ekonomi, KA Lokal Bisnis, KA Lokal Ekonomi, KA Jabodetabek Komersial, KA Jabodetabek Ekonomi, dan KA Jabodetabek Ekonomi AC serta anak perusahaan PT KA Pariwisata dan PT Railink.

Passenger transportation classes consist of Executive Class, Business Class, Economy Class, Local Business, Local Economy, Jabodetabek Commercial, Jabodetabek Economy, and Jabodetabek Economy AC and subsidiaries PT KA Pariwisata and PT Railink.

ANGKUTAN PENUMPANG	2013	2014	Δ	PASSENGER TRAIN TRANSPORT
<b>Volume (orang)</b>				<b>Volume (people)</b>
KA Utama Kelas Eksekutif	6.704.885	<b>7.437.045</b>	10,9%	Executive Class Passenger Transport
KA Utama Kelas Bisnis	4.517.303	<b>4.728.694</b>	4,7%	Business Class Passenger Transport
KA Utama Kelas Ekonomi	12.811.842	<b>16.514.758</b>	28,9%	Economy Class Passenger Transport
KA Lokal Bisnis	6.690.929	<b>7.805.350</b>	16,7%	Local Business Passenger Transport
KA Lokal Ekonomi	32.659.844	<b>34.543.485</b>	5,8%	Local Economy Passenger Transport
KA Jabotabek Komersial (KCJ)	129.765.498	<b>208.494.094</b>	60,7%	Jabodetabek Commercial Class Passenger Transport
KA Jabotabek Ekonomi	21.703.828	-	-	Jabodetabek Economy Class Passenger Transport
KA Jabotabek Ekonomi AC	6.875.205	-	-	Jabodetabek AC Economy Class Passenger Transport
PT Railink	272.346	<b>822.819</b>	202,1%	PT Railink
<b>Jumlah</b>	<b>222.001.680</b>	<b>280.346.245</b>	<b>26,3%</b>	<b>Total</b>
<b>Pendapatan (juta Rupiah)</b>				<b>Revenue (million Rupiah)</b>
KA Utama Kelas Eksekutif	1.473.969	<b>1.740.939</b>	18,1%	Executive Class Passenger Transport
KA Utama Kelas Bisnis	633.722	<b>727.735</b>	14,8%	Business Class Passenger Transport
KA Utama Kelas Ekonomi	866.757	<b>1.149.301</b>	32,6%	Economy Class Passenger Transport
KA Lokal Bisnis	124.351	<b>92.378</b>	-25,7%	Local Business Passenger Transport
KA Lokal Ekonomi	91.097	<b>169.901</b>	86,5%	Local Economy Passenger Transport
KA Jabotabek Komersial (KCJ)	606.818	<b>634.884</b>	4,6%	Jabodetabek Commercial Class Passenger Transport
KA Jabotabek Ekonomi	35.848	-	-	Jabodetabek Economy Class Passenger Transport
KA Jabotabek Ekonomi AC	58.279	-	-	Jabodetabek AC Economy Class Passenger Transport
PT KA Pariwisata	18.727	<b>9.764</b>	-47,9%	PT KA Pariwisata
PT Railink	18.572	<b>52.381</b>	182,0%	PT Railink
<b>Jumlah</b>	<b>3.928.140</b>	<b>4.577.283</b>	<b>16,5%</b>	<b>Total</b>

### 1. KA Utama Kelas Eksekutif

Realisasi volume penumpang sepanjang tahun 2014 mencapai 7,44 juta orang, naik 10,9% dibandingkan 6,70 juta orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp1,74 triliun, naik 18,1% dari Rp1,47 triliun pada tahun 2013. Peningkatan volume penumpang dan pendapatan diantaranya disebabkan oleh:

- Pengoperasian KA tambahan dan penambahan rangkaian pada masa *peak season*,
- Kegiatan-kegiatan promosi dan sosialisasi tentang perjalanan KA baik KA regular maupun KA Baru yang gencar dilakukan sepanjang tahun 2014,
- Kemudahan pembelian tiket dengan inovasi-inovasi sistem penjualan tiket,
- Pemberlakuan diskon tarif pada *low season*.

### 2. KA Utama Kelas Bisnis

Realisasi volume penumpang sepanjang tahun 2014 mencapai 4,73 juta orang, naik 4,7% dibandingkan 4,52 juta orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp727,73 miliar, naik 14,8% dari Rp633,72 miliar pada tahun 2013. Walaupun terjadi peningkatan volume penumpang tetapi tidak mencapai target yang sudah ditetapkan yaitu 4.35 juta orang dikarenakan pada pertengahan tahun dilakukan penggantian kelas layanan dari kelas bisnis menjadi ekonomi di beberapa rute.

### 3. KA Utama Kelas Ekonomi

Realisasi volume penumpang sepanjang tahun 2014 mencapai 16,51 juta orang, naik 28,9% dibandingkan 12,81 juta orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp1,15 triliun, naik 32,6% dari Rp866,76 miliar pada tahun 2013. Peningkatan volume penumpang dan pendapatan disebabkan oleh pengoperasian KA tambahan pada masa *peak season* dengan tarif komersial dan pengoperasian KA Baru dengan tarif komersial yaitu:

- KA Jaka Tingkir relasi Pse-Pws mulai tanggal 22 November 2014.
- KA Kamandaka relasi Pwt-Smt mulai tanggal 18 Februari 2014.
- KA Jayabaya relasi MI-Pse mulai tanggal 18 Oktober 2014.
- KA Maharani relasi Sbi-Smc mulai tanggal 7 Februari 2014.

### 1. Executive Class

Realized passenger volume during 2014 reached 7.44 million people, increased by 10.9% compared to 6.70 million people in 2013. Realized revenue was Rp1.74 trillion, grew by 18.1% from Rp1.47 trillion in 2013. The increase in passenger volume and revenue was due to:

- Operation of additional trains and wagons during peak seasons,
- Vigorous promotional and socialization activities regarding railway trips both regular and new trips throughout the year 2014,
- Ease of ticket purchase with innovation in ticket sales system,
- Discount tariff offering during low seasons.

### 2. Business Class

Realized passenger volume during 2014 reached 4.73 million people, increased by 4.7% compared to 4.52 million people in 2013. Realized revenue reached Rp727.73 billion, grew by 14.8% from Rp633.72 billion in 2013. Despite an increase in passenger volume, the predefined target of 4.35 million people was not reached because at mid-year business class was replaced into economy class on several routes.

### 3. Economy Class

Realized passenger volume during 2014 reached 16.51 million people, increased by 28.9% compared to 12.81 million people in 2013. Realized revenue reached Rp1.15 trillion, grew by 32.6% from Rp866.76 billion in 2013. The increase in passenger volume and revenue was due to operation of additional trains during peak seasons with commercial tariffs and operation of new trains with commercial tariffs, namely:

- Jaka Tingkir Train relation Pse-Pws commenced on November 22, 2014.
- Kamandaka Train relation Pwt-Smt commenced on February 18, 2014.
- Jayabaya Train relation MI-Pse commenced on October 18, 2014.
- Maharani Train relation Sbi-Smc commenced on February 7, 2014.

#### 4. KA Lokal Bisnis

Realisasi volume penumpang sepanjang tahun 2014 mencapai 7,80 juta orang, naik 16,7% dibandingkan 6,69 juta orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp92,38 miliar, turun 25,7% dari Rp124,35 miliar pada tahun 2013. Penurunan pendapatan diantaranya disebabkan oleh:

- Adanya Rangkaian KRD ex ARS yang rencananya dijalankan sebagai KA Sriwedari rute Yogyakarta-Solo mulai awal tahun, baru beroperasi pada triwulan II Tahun 2014,
- Adanya sarana yang tidak dapat dioperasikan terkait perawatan rutin dan berkala karena kerusakan (KA Prameks, Madiun Jaya, Arjuno).

#### 5. KA Lokal Ekonomi

Realisasi volume penumpang sepanjang tahun 2014 mencapai 34,54 juta orang, naik 5,8% dibandingkan 32,66 juta orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp169,90 miliar, naik 86,5% dari Rp91,10 miliar pada tahun 2013. Peningkatan volume penumpang dan pendapatan ini dikarenakan adanya penambahan KA baru dengan memanfaatkan rangkaian *idle* KA Maharani relasi Sbi-Cepu (Semester I tahun 2014) dengan menggunakan *idle* rangkaian KA Kertajaya rute Pasar Senen–Surabaya Pasar Turi, KA Maharani ini pada semester II tahun 2014 dilakukan perpanjangan rute dari semula Surabaya Pasar Turi-Cepu menjadi Surabaya Pasar Turi-Semarang Poncol, perjalanan KA Ajisaka rute Lempuyangan–Kutoarjo dengan memanfaatkan *idle* rangkaian KA Progo, perjalanan KA Kalijaga rute Purwosari–Semarang Poncol dengan memanfaatkan *idle* rangkaian KA Bengawan, perpanjangan rute KA Probwangi dari semula Banyuwangi–Probolinggo menjadi Banyuwangi–Surabaya dan pengoperasian Pangrango, Siliwangi rute Bogor–Sukabumi–Cianjur, pengoperasian KA Pemalang Ekspress rute Semarang–Pekalongan pada masa angkutan Lebaran.

#### 6. KA Jabotabek Komersial (KCJ)

Realisasi volume penumpang sepanjang tahun 2014 mencapai 208,49 juta orang, naik 60,7% dibandingkan 129,76 juta orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp634,88 miliar, naik 4,6% dari Rp606,82 miliar pada tahun 2013. Peningkatan volume penumpang dan pendapatan

#### 4. Local Business

Realized passenger volume during 2014 reached 7.80 million people, increased by 16.7% compared to 6.69 million people in 2013. Realized revenue reached Rp92.38 billion, decreased by 25.7% from Rp124.35 billion in 2013. The decline in revenue was due to:

- KDR ex ARS train which is planned to be operated as Sriwedari Train Yogyakarta - Solo route at the beginning of the year, delayed its operation to the second quarter 2014,
- Several facilities could not be operated due to routine and periodic maintenance because of damages (Prameks, Madiun Jaya, Arjuno Trains).

#### 5. Local Economy

Realized passenger volume during 2014 reached 34.54 million people, increased by 5.8% compared to 32.66 million people in 2013. Realized revenue reached Rp169.90 billion, grew by 86.5% from Rp91.10 billion in 2013. The increase in passenger volume and revenue was due to the addition of new railway by utilizing the idle Maharani Train relation Sbi-Cepu (First Half 2014) by utilizing the idle Kertajaya Train Pasar Senen–Surabaya Pasar Turi route. This Maharani Train in the second half 2014 was extended from its original route Surabaya Pasar Turi–Cepu to Surabaya Pasar Turi–Semarang Poncol. In addition, Ajisaka Train with Lempuyangan–Kutoarjo route by utilizing the idle Progo Train, Kalijaga Train with Purwosari–Semarang Poncol route by utilizing the idle Bengawan Train, extended route of Probwangi Train from its original route Banyuwangi–Probolinggo to Banyuwangi–Surabaya and operation of Trains Pangrango, Siliwangi Bogor–Sukabumi–Cianjur route, as well as the operation of Pemalang Ekspress Train Semarang–Pekalongan route during Lebaran transportation season.

#### 6. Jabodetabek Commercial (KCJ)

Realized passenger volume during 2014 reached 208.49 million people, increased by 60.7% compared to 129.76 million people in 2013. Realized revenue reached Rp634.88 billion, grew by 4.6% from Rp606.82 billion in 2013. The increase in passenger volume and revenue was

disebabkan oleh penambahan *loop* dimana pada tahun 2013 sebanyak 50 *loop* sedangkan tahun 2014 sebanyak 65 *loop* dan adanya pengalihan pengoperasian KRL dari Daop 1 Jakarta ke PT KCJ.

#### 7. KA Jabodetabek Ekonomi dan KA Jabodetabek Ekonomi AC

Realisasi volume penumpang dan pendapatan nihil kerena pengelolaan KRL Ekonomi dan KRL Ekonomi AC seluruhnya menjadi dikelola oleh PT KCJ mulai tanggal 25 Juli 2013.

#### 8. Kereta Wisata

Realisasi pendapatan pada tahun 2014 sebesar Rp9,76 miliar, turun 47,9% dari Rp18,73 miliar pada tahun 2013 disebabkan ketersediaan tambahan empat Kereta Wisata yang diprogramkan beroperasi pada bulan Maret 2014 baru dapat terealisasi pada bulan Juli 2014, penundaan beberapa program paket tour dan belum optimalnya penjualan paket *tour* dengan destinasi baru serta *Rail Transit Suite* Gambir belum terealisasi karena pembangunan fasilitas tersebut masih dalam proses penyelesaian perijinan.

#### 9. KA Bandara

Realisasi volume penumpang pada tahun 2014 mencapai 822,82 ribu orang, naik 202,1% dibandingkan 272,35 ribu orang pada tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp52,38 miliar, naik 182,0% dari Rp18,57 miliar pada tahun 2013. Peningkatan volume penumpang dan pendapatan karena pada tahun 2013 KA Bandara Kualanamu baru beroperasi tanggal 25 Juni 2013 (6 bulan) sedangkan tahun 2014 sudah beroperasi satu tahun penuh.

#### B. Angkutan KA Barang

Volume angkutan KA barang pada tahun 2014 mencapai 30.685.307 ton, naik 24,2% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai 24.713.547 ton. Sedangkan realisasi pendapatan mencapai Rp4,11 triliun, naik 32,9% dibandingkan Rp3,09 triliun pada tahun 2013. Angkutan KA Barang terdiri dari angkutan batubara, petikemas, BBM, semen, curah dan perkebunan, pupuk, baja koil, *general cargo*, dan angkutan lain-lain serta PT Kalog.

due to the additional loops which in 2013 there were 50 loops, while in 2014 there were 65 loops and the transfer of KRL operation from Daop 1 Jakarta to PT KCJ.

#### 7. Jabodetabek Economy and Jabodetabek Economy AC

Realized passenger volume and revenue were nil because KRL Economy and KRL Economy AC are entirely managed by PT KCJ commencing on July 25, 2013.

#### 8. Tourism Trains

Realized revenue in 2014 reached Rp9.76 billion, decreased by 47.9% from Rp18.73 billion in 2013 due to the availability of four additional Tourism Trains which were programmed to operate in March 2014 delayed the realization to July 2014, delay of several tour package programs and not optimal sales of tour packages with new destinations as well as Rail Transit Suite Gambir had not been realized because construction of the facility was still in licensing process.

#### 9. Airport Trains

Realized passenger volume in 2014 reached 822.82 thousand people, increased by 202.1% compared to 272.35 thousand people in 2013. Realized revenue reached Rp52.38 billion, grew by 182.0% from Rp18.57 billion in 2013. The increase in passenger volume and revenue was because in 2013 Kualanamu airport railway started its operations on June 25, 2013 (6 months), while in 2014 it operated for one full year.

#### B. Freight Transportation Service

Freight transportation volume in 2014 reached 30,685,307 tons, increased by 24.2% compared to 24,713,547 tons in 2013. While realized revenue was Rp4.11 trillion, grew by 32.9% compared to Rp3.09 trillion in 2013. Freight transportation consists of transportation of coal, container, fuel, cement, bulk and plantation, fertilizer, steel coil, general cargo, and other freights as well as PT Kalog.

ANGKUTAN KA BARANG	2013	2014	Δ	FREIGHT TRANSPORT
Volume (ton)				Volume (tons)
Batubara	14.885.325	<b>16.913.760</b>	13,6%	Coal Transport
Petikemas	2.534.792	<b>2.763.572</b>	9,0%	Container Transport
BBM	1.976.154	<b>2.112.389</b>	6,9%	Fuel Transport
Semen	3.142.888	<b>5.071.320</b>	61,4%	Cement Transport
Curah dan Perkebunan	1.095.614	<b>1.020.845</b>	-6,8%	Bulk Cargo and Plantation Product Transport
Pupuk	-	-	-	Fertilizer Transport
Baja Koil	-	-	-	Steel Coil Transport
General Cargo	339.268	<b>325.320</b>	-4,1%	General Cargo Transport
Lain-lain	739.506	<b>2.478.101</b>	235,1%	Other Transportation
<b>Jumlah</b>	<b>24.713.547</b>	<b>30.685.307</b>	<b>24,2%</b>	<b>Total</b>
Pendapatan (juta Rupiah)				Revenue (million Rupiah)
Batubara	2.086.904	<b>2.536.131</b>	21,5%	Coal Transport
Petikemas	194.524	<b>301.104</b>	54,8%	Container Transport
BBM	191.901	<b>207.801</b>	8,3%	Fuel Transport
Semen	164.193	<b>342.331</b>	108,5%	Cement Transport
Curah dan Perkebunan	74.421	<b>103.290</b>	38,8%	Bulk Cargo and Plantation Product Transport
Pupuk	-	-	-	Fertilizer Transport
Baja Koil	-	-	-	Steel Coil Transport
General Cargo dan BHP	90.821	<b>198.723</b>	118,8%	General Cargo and BHP Transport
Lain-lain	70.651	<b>21.932</b>	-69,0%	Other Transportation
PT KALOG	217.879	<b>398.343</b>	82,8%	PT KALOG
<b>Jumlah</b>	<b>3.091.296</b>	<b>4.109.655</b>	<b>32,9%</b>	<b>Total</b>

### 1. Batubara

Volume angkutan batubara sepanjang tahun 2014 mencapai 16,91 juta ton, naik 13,6% bila dibandingkan pencapaian 2013 sebesar 14,88 juta ton. Realisasi pendapatan mencapai Rp2,54 triliun atau naik 21,5% bila dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp2,09 triliun. Terjadi peningkatan volume maupun pendapatan namun masih di bawah target yang telah ditetapkan karena beberapa kendala seperti:

- Lintas (Muraenim-Niru) padat sehingga terjadi antrian,
- Container Yard dan panjang spoor di Kertapati terbatas sehingga proses bongkar muat belum maksimal,
- Proses tunggu waktu bongkar muat di Afron Feeder di Kertapati,

### 1. Coal

Coal freight volume during 2014 reached 16.91 million tons, increased by 13.6% compared to 14.88 million tons in 2013. Realized revenue was Rp2.54 trillion, grew by 21.5% compared to Rp2.09 trillion in 2013. The increase in volume and revenue was still below the predefined target due to various constraints, such as:

- Congested crossing (Muraenim-Niru) resulting in queues,
- Limited Container Yard and track length in Kertapati so that loading and unloading process was not maximized,
- Dismantling waiting time process at Afron Feeder in Kertapati,

- Angkutan batu bara swasta PT BAU dan di PT BMSS belum maksimal karena masih berjalannya perbaikan infrastruktur untuk peningkatan kapasitas bongkar muat di Stasiun Kertapati dan Stasiun Sukacinta,
  - Emplasemen Kertapati penuh sehingga tunggu waktu untuk Langsiran KA kosong,
  - Adanya rawatan dan gangguan TLS dan RCD tinggi,
  - Permintaan angkutan batubara semen PT Baturaja relatif rendah,
  - Angkutan batubara AJW sempat terhenti akibat terjadinya PLH dan proses pergantian gerbong GD.
- Coal transportation of private-sector PT BAU and PT BMSS was not maximized of infrastructure construction to increase loading and unloading capacity at Kertapati and Sukacinta Stations,
  - Kertapati emplacement was full so that required waiting time for empty railway,
  - High maintenance and interference of TLS and RCD,
  - Relatively low demand for PT Baturaja cement coal transportation,
  - AJW coal transportation was suspended due to PLH and GD wagon replacement process.

## 2. Petikemas

Volume angkutan petikemas pada tahun 2014 mencapai 2,76 juta ton, naik 9,0% dibandingkan 2,53 juta ton di tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp301,10 miliar, naik 54,8% dibandingkan Rp194,52 miliar di tahun 2013. Terjadi peningkatan volume maupun pendapatan namun masih di bawah target yang telah ditetapkan karena beberapa kendala seperti:

- Adanya angkutan yang tidak/berhenti operasi,
- Belum maksimalnya angkutan peti kemas Gedebage,
- Adanya angkutan dialihoperasikan oleh ekspeditur lain,
- Angkutan petikemas PT Kalog yang ditarget berjalan 5 KA baru berjalan 4 KA,
- Kondisi terminal Sungailagoa, Pasoso padat dan Stasiun Kalimas baru selesai penataan sehingga proses bongkar/muat belum maksimal.

## 3. BBM

Volume angkutan BBM pada tahun 2014 mencapai 2,11 juta ton, naik 6,9% dibandingkan 1,97 juta ton di tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp207,80 miliar, naik 8,3% dibandingkan Rp191,90 miliar di tahun 2013. Terjadi peningkatan volume maupun pendapatan namun masih di bawah target yang telah ditetapkan karena beberapa kendala seperti:

## 2. Container

Container freight volume in 2014 reached 2.76 million tons, increased by 9.0% compared to 2.53 million tons in 2013. Realized revenue was Rp301.10 billion, grew by 54.8% compared to Rp194.52 billion in 2013. The increase in volume and revenue was still below the predefined target due to various constraints, such as:

- Several freights suspended/stopped operations,
- Container freight Gedebage was not maximal,
- Several freights were operated by other forwarders,
- Container freight PT Kalog which was targeted to operate 5 trains in fact only operated 4 trains,
- Sungailagoa, Pasoso terminal condition was congested and Kalimas Station just finished its setting so that loading/unloading process was not maximized.

## 3. Fuel

Fuel freight volume in 2014 reached 2.11 million tons, increased by 6.9% compared to 1.97 million tons in 2013. Realized revenue was Rp207.80 billion, grew by 8.3% compared to Rp191.90 billion in 2013. The increase in volume and revenue was still below the predefined target due to various constraints, such as:

- Sebagian *spoor* simpang belum dapat dilalui Lok CC (Divre 1) dan jumlah armada KKW terbatas (Divre 3 Sumatera selatan),
- Peningkatan Angkutan Avtur terkendala ketersediaan GK khusus avtur (pulau Jawa),
- Kapasitas lintas di Divre 3 SS jenuh sehingga WPG tinggi ( $\geq 3$  hari).

#### 4. Semen

Volume angkutan semen pada tahun 2014 mencapai 5,07 juta ton, naik 61,4% dibandingkan 3,14 juta ton di tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp342,33 miliar, naik 108,5% dibandingkan Rp164,19 miliar di tahun 2013. Terjadi peningkatan volume maupun pendapatan namun masih di bawah target yang telah ditetapkan karena beberapa kendala seperti:

- Kondisi infrastruktur di beberapa stasiun masih belum maksimal untuk mendukung proses muat maupun bongkar antara lain di Stasiun Nambo, Arjawinangun, Purwokerto, Lempuyangan, Brambanan, Purwosari, Sragen dan Semarang poncol.

- Several intersection track could not be passed by Lok CC (Divre 1) and a limited number of KKW fleet (Divre 3 South Sumatra),
- Improvement of Avtur Transportation was constrained by unavailability of avtur specific GK (Java Island),
- Traffic capacity in Divre 3 SS was congested resulting in high WPG ( $\geq 3$  days).

#### 4. Cement

Cement freight volume in 2014 reached 5.07 million tons, increased by 61.4% compared to 3.14 million tons in 2013. Realized revenue was Rp342.33 billion, grew by 108.5% compared to Rp164.19 billion in 2013. The increase in volume and revenue was still below the predefined target due to various constraints, such as:

- Infrastructure conditions at some stations were still not up to support loading and unloading process, among others at Nambo, Arjawinangun, Purwokerto, Lempuyangan, Brambanan, Purwosari, Sragen and Semarangponcol Stations.



- Terjadi penurunan permintaan semen untuk wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya.
- Angkutan PT Semen Padang (PT SP) terkendala daya tarik lokomotif yang menurun sehingga SF tidak maksimal, jembatan belum dapat dilalui oleh jenis Lok CC, kapasitas silo yang terbatas di pabrik PT SP juga penurunan produksi dari PT SP karena adanya pengembangan pabrik,
- Penurunan lok siap operasi (SO), rerata 9 lok dari program 12 lok.

#### 5. Curah dan Perkebunan

Volume angkutan curah dan perkebunan pada tahun 2014 mencapai 1,02 juta ton, turun 6,8% dibandingkan 1,09 juta ton di tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp103,29 miliar, naik 38,8% dibandingkan Rp74,42 miliar di tahun 2013. Terjadi peningkatan pendapatan namun masih di bawah target yang telah ditetapkan karena terbatasnya lokomotif langsir di stasiun muat yaitu Stasiun Rantauprapat dan Padanghalaban, terbatasnya jumlah pompa di Belawan sehingga bongkarannya menjadi lebih lama dan sebagian spoor simpangnya masih belum dapat dilalui oleh jenis Lok CC.

#### 6. Pupuk dan Baja Koil

Angkutan pupuk dan baja koil pada tahun 2014 tidak ada realisasi karena angkutan pupuk belum mencapai kesepakatan baru dengan pelanggan dan angkutan baja koil PT Krakatau Steel yang diprogramkan berjalan pada tahun 2014 pada realisasi kontrak dan pengangkutannya digabungkan dengan angkutan petikemas.

#### 7. General Cargo dan BHP (Barang Hantaran Paket)

Volume angkutan general cargo dan BHP pada tahun 2014 mencapai 325,32 ribu ton, turun 4,1% dibandingkan 339,27 ribu ton di tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp198,72 miliar, naik 118,8% dibandingkan Rp90,82 miliar di tahun 2013. Terjadi penurunan volume angkutan karena terbatasnya armada kereta B (target SF 11 B, realisasi 10 B) dan adanya ekspeditor yang mengundurkan diri (putus kontrak). Sedangkan pendapatan meningkat disebabkan adanya kenaikan tarif per kilogram sebesar rata-rata 30% yang diberlakukan mulai Juni 2014.

- Declined demand for cement in Central Java and the surrounding areas.
- PT Semen Padang (PT SP) transportation was constrained by declining pull power of locomotives so that SF was not maximized, the bridge could not be passed by Locomotive CC, limited silo capacity at PT SP factory as well as decreased PT SP production because of factory development,
- Declined operable (SO) Locomotive, an average of 9 Locomotive out of 12 loks program.

#### 5. Bulk and Plantation

Bulk and plantation freight volume in 2014 reached 1.02 million tons, decreased by 6.8% compared to 1.09 million tons in 2013. Realized revenue was Rp103.29 billion, grew by 38.8% compared to Rp74.42 billion in 2013. The increase in revenue was still below the predefined target because of limited siding locomotives at the loading stations which are Rantauprapat and Padanghalaban Stations, the limited number of pumps in Belawan so that CPO unloading got longer and some intersection spors could not be passed by Lok CC type.

#### 6. Fertilizer and Steel Coil

Fertilizer and steel coil freight in 2014 was not realized because fertilizer freight had not reached a new agreement with the customer and steel coil freight of PT Krakatau Steel which was programmed to be operated in 2014 in fact the realization of contract and transportation was combined with container freight.

#### 7. General Cargo and BHP (Goods Delivery Package)

General cargo and BHP freight volume in 2014 reached 325.32 thousand tons, decreased by 4.1% compared to 339.27 thousand tons in 2013. Realized revenue was Rp198.72 billion, grew by 118.8% compared to Rp90.82 billion in 2013. There was a decrease in transport volume due to limited train B fleet (target: SF 11 B, realization: 10 B) and withdrawn forwarder (contract termination). While revenue increased due to an increase in tariff per kilogram by an average of 30% effectively imposed from June 2014.

## 8. Angkutan Lain-lain

Volume angkutan lain-lain pada tahun 2014 mencapai 2,48 juta ton, naik 235,1% dibandingkan 739,50 ribu ton di tahun 2013. Realisasi pendapatan mencapai Rp21,93 miliar, turun 69,0% dibandingkan Rp21,93 miliar di tahun 2013. Realisasi volume meningkat sementara pendapatan menurun karena angkutan yang bersifat insidental, angkutannya berjalan sesuai dengan kebutuhan dan mayoritas tidak diprogramkan termasuk angkutan Aqua PT Tirta Investama yang tidak diprogramkan pada tahun 2014. Jenis angkutan ini antara lain: KA angkutan dinas, Satker dan angkutan Bank Indonesia.

## 9. PT KA Logistik (KALOG)

Realisasi pendapatan mencapai Rp398,34 miliar, meningkat 82,8% dibandingkan Rp217,88 miliar pada tahun 2013 yang merupakan pendapatan angkutan petikemas, semen dan parsel/hantaran. Peningkatan pendapatan diantaranya disebabkan oleh adanya peningkatan volume di stock pile pelanggan (Batubara), Perubahan dari SF 20 GD menjadi SF 30 GD (Petikemas), adanya tambahan relasi baru yaitu relasi Nmo-Bwb, Nmo-Smc, Awn-Smc (semen).

## Produksi

Kinerja usaha KAI sangat ditentukan oleh dukungan kekuatan alat produksi berupa sarana dan prasarana. Sarana utama produksi perseroan berupa lokomotif, kereta rel diesel (KRD), kereta rel listrik (KRL), kereta, dan gerbong. Sedangkan prasarana utama yang digunakan dalam pengoperasian kereta api mencakup jalan rel dan jembatan, sistem persinyalan dan jaringan listrik aliran atas (LAA).

## 8. Other Freights

Other freights volume in 2014 reached 2.48 million tons, increased by 235.1% compared to 739.50 thousand tons in 2013. Realized revenue was Rp21.93 billion, decreased by 69.0% compared to Rp21.93 billion in 2013. Realized volume increased while revenue declined due to incidental transportations, which were upon requests and the majority were not programmed including Aqua PT Tirta Investama freight which was not programmed in 2014. This freight type includes: official railway transportation, Satker and Bank Indonesia transportation.

## 9. PT KA Logistik (KALOG)

Realized revenue reached Rp398.34 billion, increased by 82.8% compared to Rp217.88 billion in 2013 which includes freight revenue from container, cement and parcel/delivery. Increased revenue due partly to an increase in volume in stock pile customers (Coal), change from SF 20 GD to SF 30 GD (Container), additional new relations including Nmo-Bwb, Nmo-Smc, Awn-Smc (cement) relations.

## Production

Business performance of KAI is determined by the strength of supporting production equipment in form of facilities and infrastructure. The main production equipment of the Company are locomotives, diesel trains (KRD), electric trains (KRL), trains, and wagons. While the main infrastructure used in railway operation includes rail roads and bridges, signaling systems and flux over electricity (LAA).

Sarana	Unit		Δ	Facilities
	2013	2014		
Lokomotif	469	464	-1,1%	Locomotive
Kereta Rel Diesel (KRD)	85	86	1,2%	Diesel Multiple Unit (DMU)
Kereta Rel Listrik (KRL)	410	582	42,0%	Electric Multiple Unit (EMU)
Kereta	1.482	1.430	-3,5%	Coach
Gerbong	5.758	6.387	10,9%	Wagon



#### A. Sarana

1. Lokomotif  
Realisasi Siap Operasi (SO) Lokomotif pada tahun 2014 berjumlah 464 unit. SO tercapai karena semua armada sudah dikeluarkan untuk persiapan Natal 2014 dan Tahun Baru 2015.
2. Kereta Rel Diesel (KRD)  
Realisasi Siap Operasi (SO) KRD Tahun 2014 mencapai 86 unit, bertambah 1 unit dari tahun 2013 namun masih di bawah anggaran yaitu 93 unit. Hal ini karena beberapa unit KRD sedang dalam proses perawatan di Balai Yasa.
3. Kereta Rel Listrik (KRL)  
Realisasi Siap Operasi (SO) KRL pada tahun 2014 tercapai 582 unit, lebih tinggi dari 410 unit pada tahun 2013. Realisasi ini juga di atas anggaran yaitu 572 unit, karena datangnya armada KRL baru.

#### A. Rolling Stock

1. Locomotives  
Realization of Operable (SO) Locomotives in 2014 was 464 units. SO was achieved because all fleets were released in preparation for Christmas 2014 and New Year 2015.
2. Diesel Trains (KRD)  
Realization of Operable (SO) KRD in 2014 was 86 units, 1 unit increase from 2013 but still below budget of 93 units. This was because several KRD units were in maintenance process at Balai Yasa.
3. Electric Trains (KRL)  
Realization of Operable (SO) KRL in 2014 was 582 units, increased from 410 units in 2013. This realization was also above budget of 572 units, due to the arrival of new KRL fleets.

#### 4. Kereta

Realisasi Siap Operasi (SO) Kereta pada tahun 2014 mencapai 1.430 unit, turun 3,5% dibandingkan SO tahun 2013 sebanyak 1.482 unit. Realisasi ini juga di bawah anggaran yaitu 1.500 unit disebabkan adanya armada masuk pemeliharaan Balai Yasa untuk persiapan angkutan Lebaran, waktu pemeliharaan di Balai Yasa yang relatif panjang, dan adanya Kereta afkir sebanyak 4 unit (ex PLH Malabar, KA Pangrango dan terbakar di kdk Sidotopo).

#### 5. Gerbong

Realisasi Siap Operasi (SO) Gerbong pada tahun 2014 mencapai 6.387 unit, lebih tinggi 10,9% dibandingkan SO tahun 2013 sebanyak 5.758 unit. Realisasi ini masih di bawah anggaran yaitu 7.180 unit disebabkan proses pengadaan GD 42 ton sebanyak 600 unit baru terealisasi 500 unit dan adanya GD 42 ton yang mengalami *frame body* retak.

#### B. Prasarana

Prasarana utama yang digunakan oleh KAI yaitu jalan rel, jembatan, sistem persinyalan dan jaringan listrik aliran atas, sebagian adalah milik pemerintah dan sebagian milik Perseroan.

Prasarana jalan rel milik pemerintah yang dilakukan perawatannya pada tahun 2014 sebanyak 146.333 meter (m), lebih rendah dibandingkan realisasi tahun 2013 yaitu 146.497 m namun mencapai 122,3% dari anggaran sebesar 119.666 m. Realisasi di atas anggaran karena terdapat beberapa pekerjaan penggantian rel yang seharusnya terealisasi pada tahun 2013, sebagian terealisasi pada tahun 2014 dan adanya percepatan pekerjaan untuk mendukung keselamatan dan kelancaran operasional kereta api.

Sedangkan jalan rel milik Perseroan yang dilakukan perawatannya pada tahun 2014 sebanyak 4.032 m, lebih rendah dibandingkan realisasi tahun 2013 yaitu 19.564 m dan hanya mencapai 29,38% dari anggaran sebesar 13.273 m. Realisasi di bawah anggaran karena rel *cascading* yang semula akan digunakan untuk perawatan belum tersedia dan ada beberapa pekerjaan perawatan rel dialihkan untuk pekerjaan perbaikan spoor Balai Yasa dan Emplasemen.

#### 4. Coaches

Realization of Operable (SO) Coaches in 2014 was 1,430 units, decreased by 3.5% compared to SO in 2013 which was 1,482 units. This realization was under budget of 1,500 units due to several fleets went to Balai Yasa for Lebaran transportation preparation, relatively long maintenance time at Balai Yasa, and 4 rejected trains (ex PLH Malabar, Pangrango Train and burned in kdk Sidotopo).

#### 5. Wagons

Realization of Operable (SO) wagons in 2014 was 6,387 units, increased by 10.9% compared to SO in 2013 which was 5,758 units. This realization was still under budget of 7,180 units due to procurement process of GD 42 tons of 600 units with realization of only 500 units and several GD 42 tons with cracked body frame.

#### B. Infrastructure

The main infrastructure used by KAI includes rail roads, bridges, signaling systems and flux over electricity, partly owned by the government and the remaining owned by the Company.

The length of government-owned rail road infrastructure that was maintained in 2014 was 146,333 meters (m), lower than realization in 2013 which was 146,497 m but reached 122.3% of the budget of 119,666 m. The over budget realization was because there were several rail replacement works that should be realized in 2013, partly realized in 2014 and acceleration of work to support safety and smooth operation of railway.

While the length of the Company's rail road infrastructure that was maintained in 2014 was 4,032 m, lower than realization in 2013 which was 19,564 m and only reached 29.38% of the budget of 13,273 m. The under budget realization was due to cascading rail that was originally to be used for treatment was not yet available and there were several rail maintenance works that were transferred to spoor repair work at Balai Yasa and Emplacement.

### C. Pelayanan dan Keselamatan

#### 1. Rata-Rata Kelambatan KA

KA Penumpang berangkat mengalami kelambatan rata-rata 4,23 menit dari toleransi 4,23 menit, sedangkan KA penumpang datang mengalami kelambatan 35,11 menit dari toleransi 31,07 menit.

KA Barang berangkat mengalami kelambatan 84,52 menit dari toleransi 52,08 menit, sedangkan KA Barang datang mengalami kelambatan 139,75 menit dari toleransi 60,50 menit.

Realisasi kelambatan baik KA penumpang maupun KA barang melampaui toleransi disebabkan faktor operasi seperti adanya persilangan dan penyusulan, langsiran, antrian KA, adanya bongkar muat barang, adanya perawatan jalan rel, adanya pekerjaan Satker jalur ganda lintas utara yang mengganggu jalan KA, adanya banjir dan longsor. Selain itu terdapat kejadian Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) yang mengakibatkan rintangan jalan (rinja), taspal dan masih tingginya gangguan sarana lokomotif maupun kereta.

Untuk ketidaktercapaian program KA Barang datang disebabkan karena tunggu bongkar, antrian KA di Divre III Sumatera Selatan yang disebabkan karena gangguan alat bongkar muat milik PT BA.

#### 2. Rata-Rata Ketepatan KA

Realisasi KA Penumpang berangkat adalah 89,0% dari target 87,8% dan realisasi KA Penumpang datang adalah 28,7% dari target 45,2%. Sedangkan realisasi KA Barang berangkat adalah 45,8% dari target 39,1% dan realisasi KA Barang datang adalah 34,0% dari target 31,5%.

Realisasi persentase ketepatan KA penumpang datang tercapai di bawah target diantaranya karena antrian KA di Daop 1 Jakarta dan taspal akibat pekerjaan satker jalur ganda lintas utara. Sedangkan realisasi persentasi ketepatan KA barang berangkat dan datang dapat melebihi target.

### C. Services and Safety

#### 1. Average Train Delay

Departures of passenger train experienced an average 4.23 minutes delay of 4.23 minutes tolerance, while arrivals of passenger train experienced 35.11 minutes delay of 31.07 minutes tolerance.

Departures of freight train experienced 84.52 minutes delay of 52.08 minutes tolerance, while arrivals of freight train experienced 139.75 minutes delay of 60.50 minutes tolerance.

Realized delays both passenger and freight train exceeded the tolerance due to operating factors, such as: crossing and catching-up, yard, train queue, freight loading and unloading, rail road maintenance, Satker work double track at north lane that disrupted rail road, floods and landslides. In addition, there were Accidents (PLH) which resulted in roadblocks (rinja), taspal and high interference of locomotives and trains.

As for the inability to achieve Freight Railway program was due to unloading lag, train queue in Divre III South Sumatera caused by broken loading and unloading equipment owned by PT BA.

#### 2. Train Accuracy Average

Realization of departing passenger train was 89.0% with a target of 87.8% and realization of arriving passenger train was 28.7% with a target of 45.2%. While realization of departing freight train was 45.8% with a target of 39.1% and realization of arriving freight train was 34.0% with a target of 31.5%.

Accuracy percentage realization of arriving passenger train was under target among others due to train queue in Daop 1 Jakarta and taspal satker work double track at north lane. While accuracy percentage realization of departing and arriving freight train was over target.

### 3. Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH)

Penurunan frekuensi kecelakaan atau Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) menjadi penilaian dari peningkatan kinerja keselamatan operasi KA dalam mewujudkan operasi KA menuju nihil kecelakaan (*zero accident*). Peningkatan keselamatan operasi KA diupayakan dengan menargetkan turunnya toleransi kejadian kecelakaan dari waktu ke waktu.

Peristiwa PLH sepanjang tahun 2014 terjadi 61 kali kejadian sebagai berikut:

- Kejadian PLH tabrakan KA dengan KA sebanyak 2 (dua) kali yakni di Daop 3 Cirebon 1 kejadian dan di Divre 3 Sumatera Selatan 1 kejadian.
- Kejadian anjlogen/terguling sebanyak 58 (lima puluh delapan) kali yakni di Daop 1 Jakarta 20 kejadian, di Daop 2 Bandung 5 kejadian, Daop 3 Cirebon 1 kejadian, Daop 4 Semarang 2 kejadian, Daop 5 Purwokerto 5 kejadian, Daop 6 Yogyakarta 2 kejadian, Daop 8 Surabaya 7 Kejadian, Daop 9 Jember 2 kejadian, Divre 1 Sumatera Utara 1 kejadian, Divre 2 Sumatera Barat 1 kejadian dan Divre 3 Sumatera Selatan 12 kejadian.
- Kejadian lain-lain sebanyak 1 (satu) kali di Daop 1 Jakarta.

Kejadian tersebut mengakibatkan 39 kali rintangan jalan (*rinja*) dan 22 kali bukan *rinja*.

### Aktivitas Marketing Communication

Strategi *Marketing communication* Perseroan tahun 2014 dirumuskan melalui kajian terhadap pencapaian-pencapaian operasional pada tahun sebelumnya. Tujuannya adalah untuk mengejar pertumbuhan usaha terutama pada segmen-segmen usaha yang memiliki potensi pendapatan yang tinggi tetapi pada realisasinya belum memenuhi target yang diharapkan. Ini proses menjalin hubungan yang saling menguntungkan antara perusahaan-pekerja-pelanggan dan merupakan upaya perusahaan memadukan dan mengkoordinasikan semua saluran komunikasi untuk menyampaikan pesannya secara jelas, konsisten dan berpengaruh kuat tentang organisasi dan produk-produknya sehingga diharapkan adanya tujuan utamanya

### 3. Major Accidents (PLH)

A decrease in Major Accidents (PLH) frequency forms an evaluation of safety performance improvement of railway operations in realizing railway operations towards zero accident. Improved safety of railway operations is pursued by targeting decreased accident tolerance from time to time.

There were 61 accidents during 2014 as follows:

- 2 (two) collisions between train and train in Daop 3 Cirebon 1 accident and in Divre 3 South Sumatera 1 accident.
- 58 (fifty-eight) tumbles in Daop 1 Jakarta 20 accidents, in Daop 2 Bandung 5 accidents, Daop 3 Cirebon 1 accident, Daop 4 Semarang 2 accidents, Daop 5 Purwokerto 5 accidents, Daop 6 Yogyakarta 2 accidents, Daop 8 Surabaya 7 accidents, Daop 9 Jember 2 accidents, Divre 1 North Sumatera 1 accident, Divre 2 West Sumatera 1 accident and Divre 3 South Sumatera 12 accidents.
- 1 other accident in Daop 1 Jakarta.

The aforementioned accidents resulted in 39 roadblocks (*rinja*) and 22 non-*rinja*.

### Marketing Communication Activities

The Company's marketing communication strategy in 2014 was formulated based on review on operational achievements in the previous years. The objective is to pursue business growth, particularly in business segments that have high revenue potential but the realization could not meet the expected target. This was a process of establishing mutually beneficial relationship among the Company, employees and customers and the Company's efforts to integrate and coordinate all communication channels to convey the message in a clear, consistent and robust impact, pertaining to organization and its products. Hence, it is expected that the main objectives can be achieved, to build brand image, brand awareness and brand loyalty of the customers towards the Company's

adalah membangun *brand image*, *brand awareness* dan *brand loyalty* dari pelanggan terhadap KAI dan produk jasa layanan yang diberikan yang pada akhirnya bermuara pada peningkatan pendapatan, selain itu Perseroan juga melihat faktor profitabilitas, prospek pasar, dan segmentasi untuk menyusun strategi realistik yang bisa dicapai baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Beberapa aktivitas *marketing communication* dan promosi pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

1. Promo “Makin Awal makin Spesial”

Volume penumpang kereta api selalu berfluktuasi sepanjang tahun, atau dikenal dengan istilah *peak season* dan *low season*. Masa *peak season* adalah masa dimana permintaan tinggi, seperti saat liburan sekolah, lebaran, libur natal dan sebagainya. Sedangkan masa *low season* adalah masa dimana permintaan sedang rendah, biasanya terjadi di bulan-bulan setelah masa *peak season*, yaitu di bulan Januari-April.

Masa-masa ketika permintaan rendah menjadi tantangan yang besar bagi Perseroan, karena kursi yang kosong ketika kereta api telah berangkat berarti kehilangan pendapatan. Selain itu, pendapatan akan aman jika calon penumpang telah memesan tiket jauh-jauh hari. Potensi bahwa kursi tersebut akan kosong ketika hari H dapat segera diketahui dan diminimalisasi. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk menarik okupansi sekaligus meningkatkan pendapatan.

Salah satu upaya yang dilakukan Perseroan adalah mengadakan promo untuk pembelian tiket dari H-90 sampai H-85 akan dikenakan tarif batas bawah yang murah. Tujuannya adalah mendorong calon penumpang yang sudah memiliki rencana perjalanan untuk segera membeli tiket.

Sambutan masyarakat terhadap promo ini sangat tinggi ditandai dengan semakin banyaknya pemesanan dan pembelian tiket hingga H-90 pada tahun 2014.

and offered service products which in turn lead to an increase in revenue. Moreover, the Company also observes profitability, market prospect, and segmentation factors to develop a realistic strategy that can be achieved both in short-term and long-term.

Several marketing communication and promotion activities in 2014 are as follows:

1. “The Earlier the More Special” Promo

Passenger railway volume always fluctuates throughout the year, the well-known terms are peak season and low season. Peak season is a period when demand is high, such as during school holidays, Eid, Christmas holidays and so forth. While Low season is a period when demand is low, usually occurs in the months after peak season, i.e. from January to April.

The period when demand is low becomes a great challenge for the Company, because empty seats when the train has departed meaning lost revenue. In addition, revenue will be secured if passengers have booked their tickets well in advance. The potential of empty seats on D day can be immediately identified and minimized. Therefore, efforts should be made to attract occupancy and increase revenue.

One of the Company's efforts is holding a promo for ticket purchases from D-90 to D-85 will be charged at inexpensive floor-price limit. The purpose is to encourage passengers who already have travel plans to purchase tickets soonest.

Public response to this promo is very high as indicated by the increasing number of bookings and ticket purchases since D-90 in 2014.

## 2. Kado KAI 69

Bertepatan dengan peringatan hari ulang tahun KAI yang ke 69 tanggal 28 September 2014, Perseroan memberikan hadiah istimewa kepada para pengguna jasa kereta api, yaitu dengan membagikan *voucher* tiket gratis.

Tepat pada hari tersebut, tim *marketing* Perseroan berkeliling ke seluruh tujuan kereta api di Jawa dan Sumatera untuk memberikan kejutan bagi para pengguna kereta api. Hadiah dibagikan serentak di beberapa KA antara lain KA Argo Parahyangan, Mutiara Timur, Taksaka, Bangunkarta, Gajayana, dan lainnya. Selain itu tim *marketing* juga membagikan suvenir cantik dan memberikan sedikit informasi Mengenai kemudahan pembelian tiket menggunakan KAI Access dan agen lainnya di atas KA.

## 3. Kejutan Desember Ceria

Pada masa liburan sekolah bulan Desember 2014, Perseroan memberikan kejutan kepada para penumpang yang umumnya adalah para pelajar dan mahasiswa yang akan melakukan perjalanan liburan. terjadi peningkatan permintaan tiket kereta api. Tim *marketing* Perseroan membagikan *voucher* tiket kereta gratis dan suvenir cantik secara diundi. Kejutan ini disambut dengan antusias oleh para penumpang karena di dalam liburannya mereka mendapatkan hadiah.

Kegiatan *marketing communication* yang lain diantaranya:

- Promo Makin Awal Makin Spesial untuk pembelian tiket H-90 sampai dengan H-85 dikenakan Tarif Batas Bawah tanggal 1-30 Januari.
- Promo Gong Xi Fat Chai rute-rute tertentu berlaku tarif khusus tanggal 27 Januari sd 28 Februari
- Promosi dan sosialisasi KA Baru.
- Promo Kemudahan Pembelian Tiket yang dilakukan secara berkesinambungan dari bulan Januari 2014.
- Lomba desain eksterior kereta untuk mahasiswa dan pelajar.
- *Touring* Promo KA dengan rute Yogyakarta-Palembang.

## 2. KAI 69 Gifts

Coinciding with the 69th anniversary of KAI on September 28, 2014, the Company presented special gifts to users of railway services, by handing out free ticket vouchers.

Precisely on that day, the Company's marketing team travelled all over railway destinations in Java and Sumatera to give surprise to users of railway services. The gifts were distributed concurrently in several trains, among others, namely: Argo Parahyangan, Mutiara Timur, Taksaka, Bangunkarta, Gajayana, and others. Additionally, marketing team also distributed fancy souvenirs and provide brief information regarding convenience in tickets purchasing using KAI Access and other agencies on the railway.

## 3. Joyful December Surprise

During school holiday in December 2014, the Company gave surprise to passengers who were generally students who would be traveling during their holiday. There was an increase in demand for train tickets. The Company's marketing team distributed free train ticket vouchers and souvenirs as lucky draws. This surprise was responded with enthusiasm by the passengers as they got gifts during their holiday.

Other marketing communication activities, among others, were:

- The Earlier the More Special Promo for ticket purchases on D-90 to D-85 were charged at inexpensive floor-price limit during January 1 - 30.
- Gong Xi Fat Chai Promo on certain routes were charged at special tariff during January 27 to February 28
- New railway promotion and socialization.
- Convenience of Ticket Purchase Promo which was conducted continuously since January 2014.
- Train exterior design competition for students.
- Railway Touring Promo on Yogyakarta-Palembang route.

- Kerja sama promosi dengan hotel-hotel seperti Arion Swiss Bell Hotel dimana hanya dengan menunjukkan tiket, penumpang mendapatkan diskon tarif hotel.
- Kegiatan *traveling by train* dengan mengajak siswa SMA di Cirebon melakukan kegiatan wisata menggunakan kereta dengan tujuan untuk memperkenalkan, menanamkan kecintaan siswa sekolah terhadap kereta api.
- Promo dan sosialisasi jadwal perjalanan baru kereta api sesuai berlakunya Grafik Perjalanan KA (GAPEKA) tahun 2014.
- Kejutan “Mudik Lebaran” masa program tgl 23-26 Juli 2014 (Pra Lebaran) dan tanggal 1-5 Agustus 2014 (Pasca Lebaran) dengan memberikan suvenir kepada pelanggan.
- Kegiatan *Travelling By Train Part 2* pada tanggal 25 September 2014 dengan melibatkan 18 SMP di Surabaya menggunakan KA Sarangan dari Surabaya-Madiun PP.
- Program OCTOPUS (*October Campus*) di UNPAS Bandung pada tanggal 24 Oktober 2014 dengan tujuan untuk pengenalan KAI Access & Promo Kereta Api.
- Mengikuti kegiatan Indonesia Travel & Holiday Fair pada tanggal 25 & 26 Oktober 2014 sebagai sarana promo kereta api pada skala internasional.
- Kegiatan Muslimah Award pada tanggal 13 November 2014 untuk pengenalan KA Wisata relasi Gmr-Yk.
- Promo KA Argo Parahyangan dan KA Ciremai pada bulan November 2014.
- Pemasangan dan sosialisasi tiket thermal di Daop 2 Bandung dan Daop 6 Yogyakarta pada bulan November 2014.
- Kegiatan Traveling by Train Part 3 dengan menggunakan KA Ciremai relasi Bd-Cn PP bersama ibu-ibu majelis taklim Bandung pada tanggal 22 Desember 2014.
- Promotion cooperation with hotels, such as: Arion Swiss Bell Hotel wherein only by showing the ticket, passengers would get discount for their hotel rates.
- Traveling by train event by inviting high school students in Cirebon to join tourism activities using railway with the aim to introduce, instill students love for railway.
- Promotion and socialization of new railway schedule in line with effective application of Railway Trips Graph (GAPEKA) 2014.
- “Eid Homecoming” Surprise with program period during July 23 – 26, 2014 (Pre Eid) and August 1 – 5, 2014 (Post Eid) by distributing gifts to the customers.
- Travelling By Train Part 2 event on September 25, 2014, involving 18 junior high schools in Surabaya using Sarangan Train from Surabaya - Madiun PP.
- OCTOPUS (October Campus) program at UNPAS Bandung on October 24, 2014 with an objective to introduce KAI Access & Railway Promo.
- Participation in Indonesia Travel and Holiday Fair on October 25 - 26, 2014 as railway promotional event on international scale.
- Muslimah Award event on November 13, 2014 for introduction of Tourism Trains relation Gmr-Yk.
- Argo Parahyangan and Ciremai Trains Promo in November 2014.
- Installation and socialization of thermal ticket in Daop 2 Bandung and Daop 6 Yogyakarta in November 2014.
- Traveling by Train Part 3 event using Ciremai Train relation Bd-Cn PP with members of majelis taklim Bandung on December 22, 2014.

# Laporan Kinerja Anak Perusahaan

## Subsidiaries' Performance Reports

### PT RESKA MULTI USAHA (PT RMU)

PT Reska Multi Usaha (PT RMU) adalah perusahaan yang dibentuk bersama antara KAI dengan Yayasan Pusaka berdasarkan Akta No. 18 tanggal 2 Juli 2003 oleh Notaris Darwin Ginting, S.H., M.H., di Jakarta. Komposisi pemegang saham PT Reska adalah KAI sebesar 95,01% dan Yayasan Pusaka sebesar 4,99%.

#### Sejarah Singkat Perusahaan

Pada awalnya PT RMU adalah sebuah unit restoran di bawah KaDaop yang mengelola sebagian restoran kereta api. Kemudian pada tahun 2003 didirikan PT Restoran Kereta Api (PT RESKA) sebagai anak perusahaan KAI dengan Akta Notaris Darwin Ginting, S.H., M.H. No. 18 tanggal 2 Juli 2003. Selanjutnya, pada tahun 2009 berubah nama menjadi PT Reska Multi Usaha (RMU).

#### Maksud dan Tujuan Pendirian Perusahaan

Sesuai Pasal 3 ayat (1) Anggaran Dasar PT RMU, tujuan perusahaan adalah melaksanakan dan menunjang Kebijakan dan Program KAI selaku perusahaan induk khususnya di bidang usaha restoran kereta api serta usaha pendukungnya.

Bidang usaha PT RMU tidak terbatas pelayanan di atas KA, tetapi meliputi kegiatan usaha di bidang perdagangan, pengangkutan darat dan usaha-usaha di bidang Jasa, termasuk ekspedisi, pengepakan dan pergudangan, jasa pengelolaan parkir, jasa penyelenggaran acara, jasa rumah makan/restoran dan jasaboga, jasa rekrutering dan penyaluran tenaga kerja, jasa kebersihan, jasa keamanan (security).

### PT RESKA MULTI USAHA

PT Reska Multi Usaha (PT RMU) is a company jointly established by KAI with Yayasan Pusaka based on Deed No. 18 dated July 2, 2003 by Notary Darwin Ginting, S.H., M.H. in Jakarta. Shareholders of PT Reska are KAI holding 95.01% and Yayasan Pusaka holding 4.99%.



#### A Brief History of the Company

At first PT RMU was a restaurant unit under KaDaop which managed most of restaurant trains. Then in 2003 PT Restoran Kereta Api (PT RESKA) was established as a subsidiary of KAI with Deed of Notary Darwin Ginting, SH, MH No. 18 dated July 2, 2003. Subsequently, in 2009 changed its name to PT Reska Multi Usaha (RMU).

#### Corporate Objective

In accordance with Article 3, paragraph (1) of the Articles of Association of PT RMU, the Company's objective is to implement and support policies and programs of KAI as the parent company, particularly in restaurant train business and the supporting businesses.

The business of PT RMU is not limited to on-train services, but also includes activities in trading, overland transportation and services, such as delivery, packing and warehousing, parking management, event organizing, dining/restaurant and catering, staff recruiting and placement, cleaning, security services.



#### Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT RMU hingga tanggal 31 Desember 2014 adalah sebagai berikut:

#### Board of Commissioners and Board of Directors

Board of Commissioners and Board of Directors of PT RMU at December 31, 2014 are as follows:

Jabatan	Nama Name	Position
Komisaris Utama	<b>Edward Aritonang</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Joko Margono</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Muhammad Kuncoro Wibowo</b>	Commissioner
Komisaris	<b>M. Popik Montanasyah</b>	Commissioner
Direktur Utama	<b>Noor Hamidi S</b>	President Director
Direktur Pemasaran	<b>Tamsil Nurhamedi</b>	Marketing Director
Direktur Operasi	<b>Porwanto Handry Nugroho</b>	Operation Director
Direktur Keuangan dan SDM	<b>Sugiyono</b>	Finance and HR Director

#### Sumber Daya Manusia (SDM)

Jumlah SDM PT RMU Per 31 Desember 2014 sebanyak 2.069 orang, terdiri atas 4 orang anggota Dewan Komisaris, 4 orang anggota Direksi dan 10 orang *General Manager*. Berdasarkan status pekerja, komposisi SDM adalah sebagai berikut:

#### Human Resources (HR)

The number of HR of PT RMU at December 31, 2014 was 2,069 employees, consisting of 4 Board of Commissioners members, 4 Board of Directors members and 10 General Managers. Based on employment status, HR composition is as follows:

Status Pekerja	Jumlah Pekerja Number of Employee	Employment Status
<b>Pekerja Umum</b>		<b>General Employee</b>
- Pekerja Perbantuan	<b>49</b>	- Seconded Employee
- Pekerja PKWTT	<b>62</b>	- Specific Period Employment Agreement Employee
- Pekerja PKWT	<b>201</b>	- Period Employment Agreement Employee
<b>Pekerja Operasi</b>		<b>Operations Employee</b>
- Pekerja PKWT	<b>958</b>	- Period Employment Agreement Employee
<b>Pekerja Operasi lainnya</b>		<b>Other Operations Employee</b>
Pekerja PKWT	<b>799</b>	Period Employment Agreement Employee
<b>Jumlah</b>	<b>2.069</b>	<b>Total</b>

## Aspek Operasional

Selama tahun 2014, PT RMU melayani 59 nama KA dengan 89 Kereta Makan (KM), 19 lokasi dapur darat di 6 area dan mengelola lokasi parkir di 84 stasiun.

## Aspek Keuangan

### A. Laporan Laba Rugi

#### 1. Laba Bersih

Pada tahun 2014 PT RMU membukukan laba bersih sebesar Rp15,08 miliar, naik 80,3% dari tahun 2013.

#### 2. Pendapatan

Perusahaan mencatat pendapatan sebesar Rp297,16 miliar, dan meningkat 39,6% dari realisasi pendapatan tahun 2013 sebesar Rp212,80 miliar, dengan perincian sebagai berikut:

- Pendapatan dari bisnis Layanan Penumpang KA (SOT/Sales On Train/PDK/KLB/SR) mencapai Rp100,23 miliar terutama disebabkan adanya penambahan KA baru seperti KA Ciremai, Pangrango, Joko Tingkir, Jaya Baya, Kamandaka, Jaya Baya, Raja Basa dan Sriwijaya serta meningkatnya order layanan paket KA Wisata dari PT KA Pariwisata selama Tahun 2014.
- Pendapatan bisnis Parkir mencapai Rp79,39 miliar, karena belum optimalnya pendapatan parkir dari lahan-lahan parkir yang dikelola.
- Pendapatan bisnis OTC/Cuci Kereta meningkat signifikan dengan realisasi Rp59,26 miliar karena adanya penambahan pekerjaan dari KAI untuk jasa kebersihan (OTC/Cuci Kereta/K2 stasiun).
- Pendapatan bisnis Outsourcing mencapai Rp49,79 miliar karena penghentian pengelolaan bisnis Outsourcing di bulan Agustus 2014.

#### 3. Biaya-Biaya

- Beban operasi mencapai Rp264,39 miliar meningkat 38,6% dari Tahun 2013, terutama disebabkan adanya penambahan KA baru, kenaikan beban sewa KM, kenaikan pembelian seragam dan peralatan kerja OTC, meningkatnya order layanan paket KA Wisata, penambahan bisnis baru penyedia jasa tenaga kerja dan kenaikan beban sewa atas pengelolaan perparkiran di wilayah Jabodetabek.

## Operational Aspects

During 2014, PT RMU serves 59 train brands with 89 Restaurant Trains (KM), 19 landed kitchens in 6 areas and manages parking lots at 84 stations.

## Financial Aspects

### A. Income Statements

#### 1. Net Income

In 2014 PT RMU booked a net income of Rp15.08 billion, increased by 80.3% from 2013.

#### 2. Revenue

The Company recorded a revenue of Rp297.16 billion, increased by 39.6% of revenue realization in 2013 which was Rp212.80 billion, with the following details:

- Revenue from passenger railway services (SOT/ Sales On Train/MDD/KLB/SR) reached Rp100.23 billion primarily due to the addition of new trains, such as: Ciremai, Pangrango, Joko Tingkir, Jaya Baya, Kamandaka, Jaya Baya, Raja Basa and Sriwijaya Trains and increased order of Tourism Train services of PT KA Pariwisata during 2014.
- Revenue from parking business reached Rp79.39 billion because parking revenue from managed parking lots was not optimal.
- Revenue from OTC/Train Wash increased significantly with a realization of Rp59.26 billion due to the additional work assigned by KAI for cleaning (OTC/Train Wash/K2 station) services.
- Revenue from outsourcing business reached Rp49.79 billion due to suspended outsourcing business management in August 2014.

#### 3. Expenses

- Operating expenses reached Rp264.39 billion primarily due to the addition of the new trains, increase in KM rental expense, increase in purchase of OTC uniforms and working equipment, increase in order of Tourism Train services, the addition of new outsourcing business and increase in rental expense on parking management in the Greater Jakarta area.

- Beban usaha tercatat sebesar Rp15,00 miliar meningkat 93,1% dari tahun 2013 terkait adanya kenaikan beban sewa lahan kantor dan pajak penghasilan.
- Beban pajak mencapai Rp5,15 miliar naik 42,6% dari tahun 2013 terkait perhitungan pajak kini (Pph Badan) dan Pajak Tangguhan atas Pencapaian Laba Perusahaan.

Berikut ringkasan laporan laba rugi komprehensif PT RMU tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

- Operating expenses amounted to Rp15.00 billion, increased by 93.1% from 2013 related to increase in office space rental and income tax expenses.
- Tax expense reached Rp5.15 billion, increased by 42.6% from 2013 related to calculation of current income tax (corporate income tax) and Deferred Tax on Corporate Realized Income.

The following is a summary of comprehensive income statements of PT RMU in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)	2013	2014	Δ	(in million Rupiah)
<b>Laporan Laba Rugi</b>				<b>Income Statement</b>
Pendapatan	212.799,31	<b>297.164,83</b>	39,6%	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	190.709,34	<b>264.387,05</b>	38,6%	Cost of Revenues
Laba Kotor	22.089,97	<b>32.777,77</b>	48,4%	Gross Profit
Beban usaha	7.770,07	<b>15.001,48</b>	93,1%	Operating expense
Laba (rugi) usaha	14.319,90	<b>17.776,29</b>	24,1%	Income from Operations
Pendapatan (beban) lain-lain	(2.335,52)	<b>2.467,49</b>	-205,7%	Other income (expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	11.984,38	<b>20.243,78</b>	68,9%	Profit (loss) before income tax
Manfaat (beban) pajak penghasilan	(3.619,48)	<b>(5.159,59)</b>	42,6%	Income Tax Benefit (expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	8.364,90	<b>15.084,19</b>	80,3%	Net Income for The Year

## B. Laporan Posisi Keuangan

### 1. Aset

- Piutang usaha Per 31 Desember 2014 mencapai Rp15,4 miliar, turun dibandingkan Rp28,2 miliar di tahun 2013 karena membaiknya pencairan piutang atas pekerjaan Bisnis Outsourcing/OTC/Cuci Kereta dari KAI.
- Biaya dibayar dimuka mencapai Rp9 miliar, meningkat dibandingkan Rp689 juta pada tahun 2013 terkait meningkatnya pembayaran sewa lahan parkir dan kantor kepada KAI.
- Aset tetap (net) Per 31 Desember 2014 sebesar Rp29,2 miliar, meningkat dibandingkan Rp8,4 miliar di tahun 2013 karena adanya penambahan aset dari pembangunan kantor, double decker parkir dan peralatan parkir.

## B. Statements of Financial Position

### 1. Assets

- Trade receivables at December 31, 2014 reached Rp15.4 billion, decreased from Rp28.2 billion in 2013 due to improvement in receivables disbursement on Outsourcing/ OTC/Train Wash Businesses from KAI.
- Prepaid expenses reached Rp9 billion, an increase compared to Rp689 million in 2013 related to increased lease payment of parking lot to and office to KAI.
- Fixed assets (net) at December 31, 2014 amounted to Rp29.2 billion, higher than Rp8.4 billion in 2013 due to the addition of assets from office construction, double decker parking and parking equipment.

## 2. Liabilitas

- Utang usaha per 31 Desember 2014 tercatat Rp8,4 miliar, meningkat dibandingkan Rp136,3 juta pada tahun 2013 karena adanya peningkatan aktivitas bisnis *general trading*.
- Utang hubungan istimewa mencapai Rp68,6 miliar, meningkat dibandingkan Rp10,8 miliar pada tahun 2013 terkait hal ini terkait adanya utang bank serta sewa lahan parkir dan kantor kepada KAI.

## 3. Ekuitas

Ekuitas per 31 Desember 2014 mencapai Rp36,7 miliar, bertambah dibandingkan posisi tahun 2013 sebesar Rp24,1 miliar karena adanya pembentukan cadangan atas laba 2013 dan pencapaian laba periode berjalan 2014.

Secara total jumlah aset/liabilitas dan ekuitas di tahun 2014 sebesar Rp126,68 miliar atau naik 119,2% dari Rp57,80 miliar di tahun 2013. Berikut ringkasan laporan posisi keuangan PT RMU tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

## 2. Liabilities

- Trade payables at December 31, 2014 was Rp8.4 billion, increased from Rp136.3 million in 2013 due to an increase in general trading business.
- Payables to related parties reached Rp68.6 billion, increased from Rp10.8 billion in 2013 due to bank loan and payables related to parking lot and office rental to KAI.

## 3. Equity

Equity at December 31, 2014 reached Rp36.7 billion, an increase from Rp24.1 billion at end of 2013 due to retained earnings 2013 and current year income 2014.

The total amount of assets/liabilities and equity in 2014 was Rp126.68 billion or increased by 119.2% from Rp57.80 billion in 2013. The following is a summary of statements of financial position of PT RMU in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)

(in million Rupiah)

Laporan Posisi Keuangan	2013	2014	Δ	Statement of Financial Position
<b>Aset</b>				<b>Assets</b>
Aset lancar	49.151,95	<b>73.439,78</b>	49,4%	Current Assets
Aset tidak lancar	8.648,48	<b>53.240,54</b>	515,6%	Non-current Assets
Jumlah asset	57.800,43	<b>126.680,32</b>	119,2%	Total Assets
<b>Liabilitas</b>				<b>Liabilities</b>
Liabilitas Lancar	33.355,01	<b>89.199,49</b>	167,4%	Current Liabilities
Liabilitas Tidak Lancar	252,93	<b>713,62</b>	182,1%	Non-current Liabilities
Jumlah liabilitas	33.607,94	<b>89.913,12</b>	167,5%	Total Liabilities
Ekuitas	24.192,48	<b>36.767,20</b>	52,0%	Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	57.800,43	<b>126.680,32</b>	119,2%	Total Liabilities and Equity

## Peluang Usaha

Sejumlah peluang usaha akan dikembangkan PT RMU pada tahun mendatang. Beberapa peluang diharapkan dalam lancar dapat memberikan tambahan pemasukan bagi bisnis perusahaan secara signifikan. Peluang bisnis tersebut diantaranya adalah:

- Pengembangan dan pengelolaan lahan parkir stasiun.
- Rencana pengelolaan kereta makan.
- Pengembangan restoran darat dan katering.

## Business Opportunities

A number of business opportunities will be developed by PT RMU in the coming year. Several opportunities are expected, in the short term, can provide additional revenue for the Company's business significantly. The business opportunities include:

- Development and management of station parking lot.
- Management plan of Restaurant Train.
- Development of landed restaurant and catering.

4. Bisnis *general trading* dan *event organizer* dari perusahaan Induk.
5. Pengembangan usaha menjadi provider dan manajemen parkir di luar lingkungan kereta api.

#### **Strategi Perusahaan**

Guna mendukung terwujudnya peluang usaha tersebut, perusahaan sudah menyiapkan sejumlah inisiatif strategis sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan jasa restoran, perusahaan akan melakukan standarisasi menu, kemasan dan harga, dan mengembangkan sistem e-restorasi.
2. Untuk mengembangkan jasa dapur, perusahaan akan mengembangkan dapur sentral di Yogyakarta.
3. Untuk mengembangkan jasa perparkiran, perusahaan akan memperluas pemasangan platform parkir *double decker* di stasiun-stasiun yang saat ini kapasitasnya tidak memenuhi tingkat kebutuhan parkir.

4. General trading and even organizer businesses from Parent company.
5. Business development for provider and the management of parking lot outside the railway environment.

#### **Corporate Strategies**

To support realization of the aforementioned business opportunities, the Company has prepared a number of strategic initiatives, as follows:

1. To improve the quality of restaurant services, the Company will standardize its menu, packaging and pricing, and develop e-restoration system.
2. To develop kitchen services, the Company will develop a central kitchen in Yogyakarta.
3. To develop parking services, the Company will expand installation of double-decker parking platform at stations whose capacity currently does not meet parking demand.



#### **PT KAI COMMUTER JABODETABEK**

PT KAI Commuter Jabodetabek (PT KCJ) adalah anak perusahaan yang dibentuk KAI berdasarkan Akta No. 457 tanggal 15 September 2008 oleh Notaris Ilmiawan Dekrit S. S.H., di Jakarta. Perubahan terakhir dinyatakan dalam akta No. 08 tanggal 28 Agustus 2013 yang dibuat di hadapan Notaris Raden Ayu Poppy Darmawan, S.H., di Jakarta. Komposisi pemegang saham PT KCJ adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 99,78% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,22%.

#### **Sejarah Singkat Perusahaan**

Kehadiran PT KCJ dalam industri jasa angkutan KA Commuter merupakan hasil dari proses pemikiran dan persiapan yang cukup panjang. Dimulai dengan pembentukan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek oleh perusahaan induk KAI, yang memisahkan diri dari struktur organisasi KAI Daop 1 Jakarta. Setelah pemisahan tersebut, pelayanan Kereta Rel Listrik (KRL) di wilayah Jabotabek berada di bawah Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dan pelayanan KA jarak jauh yang beroperasi di wilayah Jabodetabek berada di bawah Daop 1 Jakarta.

#### **PT KAI COMMUTER JABODETABEK**

PT KAI Commuter Jabodetabek (PT KCJ) is a subsidiary established by KAI based on Deed No. 457 dated September 15, 2008 by Notary Ilmiawan Dekrit, S.H. in Jakarta. The latest amendment was stated in Deed No. 08 dated August 28, 2013 by Notary Raden Ayu Poppy Darmawan, S.H. in Jakarta. Shareholders of PT KCJ are KAI holding 99.78% and Yayasan Pusaka holding 0.22%.

#### **A Brief History of the Company**

The existence of PT KCJ in Commuter railway service industry is the result of long deliberation and preparation process. Starting with the establishment of Jabodetabek Urban Transportation Division by parent company KAI, which spun off from organization structure of KAI Daop 1 Jakarta. After the spin off, KRL services in the Greater Jakarta area was under Jabodetabek Urban Transportation Division and long distance railway services operating in the Greater Jakarta area is under Daop 1 Jakarta.



Selanjutnya, Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek berubah menjadi anak perusahaan dengan nama PT KAI Commuter Jabodetabek. Pembentukan anak perusahaan dilatarbelakangi keinginan para pemangku kepentingan untuk lebih fokus dalam memberikan pelayanan perkeretaapian yang berkualitas dan menjadi bagian dari solusi permasalahan transportasi perkotaan yang semakin kompleks.

Setelah menjadi perseroan terbatas sendiri, PT KCJ mendapatkan izin usaha No. KP 51 Tahun 2009 dan izin operasi penyelenggara sarana perkeretaapian No. KP 53 Tahun 2009 yang semuanya dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Tugas pokok PT KCJ adalah menyelenggarakan pengusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter dengan menggunakan sarana Kereta Rel Listrik (KRL) di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) dan Bekasi (Jabodetabek) serta pengusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang.

Subsequently, Jabodetabek Urban Transportation Division turned into a subsidiary under the name of PT KAI Commuter Jabodetabek. The establishment of this subsidiary was inspired by stakeholders desire to be more focused on delivering quality railway services and being part of solution to urban transportation problems which are increasingly complicated.

Having become a separate limited liability company, PT KCJ obtained its business license No. KP 51 of 2009 and operating license as a railway facilities organizer No. KP 53 of 2009 which were all issued by Minister of Transportation of the Republic of Indonesia.

The main task of PT KCJ is organizing commuter railway services by using KRL in Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) and Bekasi (Jabodetabek) and non-passenger transportation business.

### Maksud dan Tujuan Pendirian Perusahaan

Maksud dan tujuan perusahaan adalah untuk melakukan usaha di bidang transportasi, khususnya di bidang perkeretaapian dengan menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di wilayah Jabodetabek, yang meliputi usaha pengangkutan orang dengan kereta api dan usaha non angkutan penumpang dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.

### Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Susunan Dewan Komisaris sampai dengan 31 Desember 2014 berdasarkan Akta No. 73 tanggal 21 November 2014, dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, S.H., dan susunan Direksi berdasarkan Akta No. 5 tanggal 25 Agustus 2014, dibuat dihadapan Notaris Mintarsih Natamihardja, S.H., adalah sebagai berikut:

Jabatan	Nama Name	Position
Komisaris Utama	<b>A.Herlianto</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Aberdy Nugrahendra</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Sugiadi Waluyo</b>	Commissioner
Direktur Utama	<b>Ignatius Tri Handoyo</b>	President Director
Direktur Keuangan	<b>Oktavianus Berdikarianto</b>	Finance Director
Direktur Teknik	<b>John Robertho</b>	Technical Director
Direktur Operasi dan Pemasaran	<b>Dwiyana Slamet Riyadi</b>	Operation and Marketing Director

### Sumber Daya Manusia

Jumlah sumber daya manusia (SDM) PT KCJ Per 31 Desember 2014, mencapai 2.123 orang yang terdiri dari 3 orang Dewan Komisaris, 4 orang anggota Direksi, 14 orang GM, 42 orang Manajer, 140 orang *Junior Supervisor/Asisten Manajer*, 1.599 orang staf dan 319 awak kereta api.

Sebagai bagian dari program pelatihan dan pengembangan kompetensi pekerja, pada tahun 2014 PT KCJ telah mengirim 51 pekerja untuk studi banding ke Tiongkok, Perancis, Inggris, Vietnam dan Korea.

### Aspek Operasional

Sampai dengan akhir tahun 2014, volume penumpang *Commuter Line* yang berhasil terangkut mencapai 208.494.094 penumpang. Jumlah tersebut mengalami peningkatan 60,7% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai 129.742.975 penumpang karena pada tahun 2014 operasi KRL sepenuhnya dikelola oleh KCJ sehingga tidak ada sharing volume dan pendapatan penumpang dengan perusahaan

### Corporate Objective

The Company's objective is to perform transportation business, particularly in railways by providing goods and/or services of high quality and strong competitiveness in the Greater Jakarta area, which includes passenger transportation and non-passenger transportation businesses by applying the principles of a limited liability company.

### Board of Commissioners and Board of Directors

Composition Board of Commissioners at December 31, 2014 based on Deed number 73 dated November 21, 2014, of Notary Surjadi Jasin, SH and composition of Board of Directors based on Deed No. 5 dated August 25, 2014, of Notary Mintarsih Natamihardja, SH, are as follows:

### Human Resources

The number of human resources (HR) of PT KCJ at December 31, 2014 was 2,123 employees consisting of 3 Board of Commissioners members, 4 Board of Directors members, 14 GMs, 42 Managers, 140 Junior Supervisors/Assistant Managers, 1,599 staff 319 and train crews.

As part of training program and employee competency development, in 2014 PT KCJ sent 51 employees to visit China, France, Britain, Vietnam and Korea for benchmarking.

### Operational Aspects

At end of 2014, transported passenger volume of Commuter Line successfully reached 208,494,094 passengers. That number increased by 60.7% compared to 129,742,975 passengers in 2013 because in 2014 KRL operations were fully managed by KCJ therefore there was no sharing of passenger volume and revenue with parent company KAI. In addition, the increase in the number of passengers

induk KAI. Selain itu, peningkatan jumlah penumpang juga disebabkan adanya penambahan *loop* dimana pada tahun 2013 sebanyak 50 *loop* sedangkan tahun 2014 sebanyak 65 *loop*.

Namun terhadap anggaran, realisasi volume penumpang *Commuter Line* (CL) tahun 2014 hanya mencapai 88,8%. Hal ini disebabkan oleh:

1. Realisasi pencapaian operasi *loop* hanya 97% dari program karena penambahan *loop* dari 58 *loop* pada triwulan III menjadi 65 *loop* pada triwulan IV.
2. Realisasi jumlah KA tercapai 89% dari program karena *loop* baru beroperasi 97% dari program dan adanya gangguan KA sebanyak 2.128 kejadian yang mengakibatkan KA batal sebanyak 3.374 KA.
3. Realisasi okupansi statis sebesar 80,12% atau pencapaian 101,23% dari program. Sedangkan okupansi dinamis sebesar 49,64% atau pencapaian 97,24% dari program, karena volume penumpang tercapai 88,8% dari program sedangkan perjalanan KA tercapai 89% dari program.

## Aspek Keuangan

### A. Laporan Laba Rugi Komprehensif

#### 1. Laba Bersih

Pada tahun 2014 PT KCJ membukukan laba bersih setelah pajak sebesar Rp148,34 miliar meningkat 9,8% dari laba bersih tahun 2013 sebesar Rp135,15 miliar.

#### 2. Pendapatan

Perusahaan mencatat pendapatan usaha sebesar Rp1,23 triliun meningkat 53,2% dari realisasi pendapatan tahun 2013 sebesar Rp806,55 miliar, dengan perincian sebagai berikut:

- Pendapatan Penumpang (Penumpang dan PSO) mencapai Rp1,16 triliun rencana kenaikan tarif KRL yang diprogramkan bulan Juli 2014 terealisasi pada 15 Oktober 2014, pengoperasian *loop* program sebanyak 67 *loop* terealisasi 65 *loop* dan realisasi penumpang 23,5% perjalanan sampai 5 stasiun, 37,08% perjalanan 6 sampai 11 stasiun, dan 39,40% perjalanan 12 sampai 35 stasiun lebih.

was also due to additional loops; in 2013 there were 50 loops, while in 2014 there were 65 loops.

However, against the budget, realized passenger volume of Commuter Line (CL) in 2014 only reached 88.8%. It was caused by:

1. Realization of loop operations was only 97% of the program due to the addition of loops from 58 loops in the third quarter to 65 loops in the fourth quarter.
2. Realization of the number of trains reached 89% of the program because the new loops operated 97% of the program and there were 2,128 railway interferences that resulted in 3,374 cancelled schedules.
3. Realization of static occupancy of 80.12% or 101.23% achievement of the program. While dynamic occupancy was 49.64% or 97.24% achievement of the program, because passenger volume reached 88.8% of the program while train trips achieved 89% of the program.

## Financial Aspects

### A. Comprehensive Income Statements

#### 1. Net Income

In 2014 PT KCJ booked a net income after tax of Rp148.34 billion, increased by 9.8% from net income in 2013 which amounted to Rp135.15 billion.

#### 2. Revenue

The Company recorded operating revenue of Rp1.23 trillion, increased by 53.2% of realized revenue in 2013 which amounted to Rp806.55 billion, with the following details:

- Passenger Revenue (Passenger and PSO) reached Rp1.16 trillion due to the plan to increase KRL tariff which was programmed in July 2014 in fact it was realized on October 15, 2014, the operation of 67 program loops in fact the realization was 65 loops and realized passengers of 23.5% trips up to 5 stations, 37.08% trips between 6 and 11 stations, and 39.40% trips up to 12 - 35 or more stations.

- Pendapatan non angkutan mencapai Rp76,09 miliar disebabkan oleh pendapatan dari *e-Ticketing* sebagai media yang diprogramkan sebagai bagian pendapatan operasi lainnya seperti kerja sama dengan bank BCA dan HIMBARA sebesar Rp27,51 miliar dan pendapatan dari sewa iklan (interior dan eksterior *body* KRL) serta sewa 1 rangkaian sebesar Rp20,09 dan KMT dan THB sebesar Rp28,49 miliar.

### 3. Beban-Beban

- Beban Operasi mencapai Rp871,35 miliar, meningkat 63,7% dari tahun 2013 sebesar Rp532,35 miliar terutama disebabkan oleh:
  - a. Beban pekerja terealisasi sebesar Rp90,74 miliar karena rencana penambahan pekerja belum terealisasi sepenuhnya sesuai program.
  - b. Beban LAA terealisasi sebesar Rp119,71 miliar karena tidak terealisasi seluruh *loop* yang diprogramkan.
  - c. Beban Perawatan sarana perkeretaapian terealisasi Rp153,56 disebabkan ketidaktersediaan suku cadang pemeliharaan pada saat pelaksanaan perawatan karena masih dalam proses pengadaan, menunggu kedatangan suku cadang dan beberapa suku cadang yang *out of date* tidak ada di pasaran. Sedangkan beban prasarana pendukung angkutan KA terealisasi Rp21,30 miliar 85% dari anggaran sebesar Rp24,93 karena sebagian program kerja terutama prasarana IT belum terealisasi sepenuhnya antara lain *dashboard management*, Relokasi DRC Depokbaru ke German center dan Infrastruktur kelengkapan data center Juanda.
- Beban Usaha mencapai Rp176,16 miliar, meningkat 45,8% dari tahun 2013 sebesar Rp120,80 miliar.

Berikut ringkasan laporan laba rugi komprehensif PT KCJ tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

- Non-transportation revenue reached Rp76.09 billion due to revenue from E-Ticketing as programmed media as part of other operating revenue such as cooperation with BCA and HIMBARA of Rp27.51 billion and revenue from advertising rental (interior and exterior of KRL body) and rental for one series of Rp20.09 as well as KMT and THB which amounted to Rp28.49 billion.

### 3. Expenses

- Operating expenses reached Rp871.35 billion, increased by 63.7% from 2013 which amounted to Rp532.35 billion mainly caused by:
  - a. Realized employee expenses amounted to Rp90.74 billion due to additional staff plan was not fully realized according to the program.
  - b. Realized LAA expenses of Rp119.71 billion or 84.25% due to unrealized the entire programmed loops.
  - c. Realized railway facility maintenance expenses of Rp153.56 billion due to unavailability of maintenance spare parts at maintenance periods because they were still in procurement process, awaiting spare parts arrival and several spare parts were out of date unavailable in market. While realized railway supporting infrastructure expenses was Rp21.30 billion or 85% of the budget of Rp24.93 because several work programs particularly IT infrastructure were not fully realized, such as: dashboard management, DRC relocation from Depokbaru to German center and infrastructure completeness at Juanda data center.
- Operating Cost reached Rp176.16 billion, increased by 45.8% from 2013 which amounted to Rp120.80 billion.

The following is a summary of comprehensive income statements of PT KCJ in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)

(in million Rupiah)

Laporan Laba Rugi	2013	2014	Δ	Income Statements
Pendapatan	806.556,34	<b>1.235.866,89</b>	53,2%	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	532.242,77	<b>871.346,54</b>	63,7%	Cost of Revenues
Laba Kotor	274.313,56	<b>364.520,34</b>	32,9%	Gross Profit
Beban usaha	120.806,95	<b>176.166,21</b>	45,8%	Operating expense
Laba (rugi) usaha	153.506,62	<b>188.354,13</b>	22,7%	Income from Operations
Pendapatan (beban) lain-lain	24.502,65	<b>7.833,02</b>	-68,0%	Other income (expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	178.009,26	<b>196.187,15</b>	10,2%	Profit (loss) before income tax
Manfaat (beban) pajak penghasilan	(42.863,24)	<b>(47.850,84)</b>	11,6%	Income Tax Benefit (expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	135.146,03	<b>148.336,31</b>	9,8%	Net Income for The Year

## B. Laporan Posisi Keuangan

### 1. Aset

- Posisi Aset lancar per 31 Desember 2014 sebesar Rp517,05 miliar atau meningkat 19,8% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp431,65 miliar. Aset lancar terdiri dari Kas dan Setara sebesar Rp246,15 miliar, Piutang Usaha Rp218,44 miliar, Uang Muka Dinas Rp9,59 miliar dan Persediaan Rp42,10 miliar.
- Aset tetap per 31 Desember 2014 sebesar Rp461,12 miliar. Aset Tetap terdiri dari Aset Sarana KRL sebesar Rp419,77 miliar, Prasarana sebesar Rp95,57 miliar, Fasilitas sebesar Rp922,58 miliar, Akumulasi penyusutan sebesar Rp(72,00) miliar dan Aset tetap dalam penyelesaian sebesar Rp16,85 miliar.
- Aset lain-lain sebesar Rp23,74 miliar yang terdiri dari Aset pajak tangguhan sebesar Rp7,41 miliar dan Aset Lain-lain sebesar Rp16,32 miliar.

### 2. Liabilitas

- Liabilitas lancar mencapai Rp396,84 miliar atau meningkat 78,0% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp222,91 miliar dan 252% dari anggaran sebesar Rp157,44 miliar. Liabilitas lancar terdiri dari Utang usaha sebesar Rp177,89 miliar, Utang pajak sebesar Rp29,34 miliar, Pendapatan diterima dimuka sebesar Rp40,80 miliar, Utang bank lancar sebesar Rp10,80 miliar, Beban yang masih harus dibayar sebesar Rp136,03 miliar dan Utang lain-lain sebesar Rp1,97 miliar.

## B. Statements of Financial Position

### 1. Assets

- Current assets at December 31, 2014 amounted to Rp517.05 billion, an increase of 19.8% compared to Rp431.65 billion at end of 2013. Current assets consist of cash and equivalents of Rp246.15 billion, Trade Receivables of Rp218.44 billion, Business Advances of Rp9.59 billion and Inventories of Rp42.10 billion.
- Fixed assets at December 31, 2014 amounted to Rp461.12 billion. Fixed assets consist of KRL facilities of Rp419.77 billion, Infrastructure of Rp95.57 billion, Facilities of Rp922.58 billion, Accumulated depreciation of Rp(72.00) billion and construction in progress of Rp16.85 billion.
- Other assets amounted to Rp23.74 billion consist of deferred tax assets of Rp7.41 billion and Others of Rp16.32 billion.

### 2. Liabilities

- Current liabilities reached Rp396.84 billion, an increase of 78.0% compared to Rp222.91 billion at end of 2013 and 252% of the budget of Rp157.44 billion. Current liabilities consist of Trade payables of Rp177.89 billion, Taxes payable of Rp29.34 billion, Unearned revenue of Rp40.80 billion, Current bank loans of Rp10.80 billion, Accrued expenses of Rp136.03 billion and Others of Rp1.97 billion.



- Liabilitas tidak lancar mencapai Rp22,81 miliar atau turun 29,9% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp32,54 miliar dan 70,16% dari anggaran sebesar Rp146,03 miliar. Liabilitas tidak lancar terdiri dari Estimasi atas imbalan pasca kerja (aktuarial) sebesar Rp5,47 miliar dan utang bank sebesar Rp17,34 miliar.
- Non-current liabilities reached Rp22.81 billion, decreased by 29.9% compared to Rp32.54 billion at end of 2013 and 70.16% of the budget of Rp146.03 billion. Non-current liabilities consist of Estimated post-employment benefits (actuarial) of Rp5.47 billion and Bank loans of Rp17.34 billion.

### 3. Ekuitas

Ekuitas sampai dengan 31 Desember 2014 mencapai Rp582,26 miliar, meningkat 26,3% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp460,95 miliar. Penambahan ekuitas berasal dari laba tahun berjalan sebesar Rp148,34 miliar.

Secara total jumlah aset/liabilitas dan ekuitas di tahun 2014 sebesar Rp1,00 triliun atau naik 39,9% dari Rp716,40 miliar di tahun 2013. Berikut ringkasan laporan posisi keuangan PT KCJ tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

### 3. Equity

Equity at December 31, 2014 reached Rp582.26 billion, an increase of 26.3% compared to Rp460.95 billion at end of 2013. The additional equity was derived from current year income which amounted to Rp148.34 billion.

The total amount of assets/liabilities and equity in 2014 was Rp1.00 trillion or increased by 39.9% from Rp716.40 billion in 2013. The following is a summary of statements of financial position of PT KCJ in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)

(in million Rupiah)

Laporan Posisi Keuangan	2013	2014	Δ	Statements of Financial Position
<b>Aset</b>				<b>Assets</b>
Aset lancar	431.652,19	<b>517.049,18</b>	19,8%	Current assets
Aset tidak lancar	284.748,59	<b>484.855,90</b>	70,3%	Non-current assets
Jumlah aset	716.400,78	<b>1.001.905,08</b>	39,9%	Total assets
<b>Liabilitas</b>				<b>Liabilities</b>
Liabilitas jangka pendek	222.910,08	<b>396.840,12</b>	78,0%	Current liabilities
Liabilitas jangka panjang	32.539,10	<b>22.806,25</b>	-29,9%	Non-current liabilities
Jumlah liabilitas	255.449,18	<b>419.646,37</b>	64,3%	Total liabilities
Ekuitas	460.951,60	<b>582.258,70</b>	26,3%	Equity
Jumlah liabilitas dan ekuitas	716.400,78	<b>1.001.905,08</b>	39,9%	Total liabilities and equity

### Prospek Usaha

Perusahaan menyiapkan rencana pengembangan usaha sebagai bagian dari Rencana Jangka Panjang Perusahaan 2014-2018 KAI yang difokuskan untuk melaksanakan Peraturan Presiden No. 83 tahun 2011 dengan sasaran untuk dapat mengangkut 1,2 juta penumpang per hari pada tahun 2019.

Pengembangan sarana akan dilakukan oleh PT KCJ dengan dukungan dari Kereta Api Indonesia (Persero) untuk pengembangan prasarana. Pengembangan sarana dan prasarana mencakup persinyalan dan telekomunikasi, *stabling, park & ride*, revitalisasi tujuh stasiun, pengembangan dua stasiun baru dan lima halte, peron, penambahan sarana kereta api, balai yasa dan dipo serta *passenger crossing*.

### Business Prospects

The Company prepared a business development plan as part of Corporate Long Term Plan 2014 - 2018 of KAI that focuses on implementing Presidential Decree No. 83 of 2011 with an objective to be able to transport 1.2 million passengers per day by 2019.

Facilities development will be conducted by PT KCJ with support from KAI for infrastructure development. Development of facilities and infrastructure includes signaling and telecommunications, stabling, park & ride, revitalization of seven stations, development of two new stations and five halts, platform, addition of railway facilities, balai yasa and dipo as well as passenger crossing.

### PT KERETA API LOGISTIK

PT Kereta Api Logistik (PT KALOG) adalah perusahaan yang dibentuk berdasarkan Akta No. 10 tanggal 8 September 2009 oleh Notaris Fathiah Helmi S.H., di Jakarta dan perubahan terakhir sebagaimana dinyatakan dalam akta Notaris Yoshi, S.H., M.Kn. No. 03 tanggal 13 Desember 2013. Komposisi pemegang saham PT Kalog adalah KAI sebesar 99,9% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,1%.

### PT KERETA API LOGISTIK

PT Kereta Api Logistik (PT KALOG) is a company incorporated under Deed No. 10 dated September 8, 2009 by Notary Fathiah Helmi, S.H., M.Kn. in Jakarta and the latest amendment as stated in Deed of Notary Yoshi, S.H., M.Kn. No. 03 dated December 13, 2013. Shareholders of PT Kalog are KAI holding 99.9% and Yayasan Pusaka holding 0.1%.



### Maksud dan Tujuan Pendirian Perusahaan

PT KALOG dibentuk untuk melayani 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 purna.

Fungsi dan peran KALOG terhadap jasa layanan yang telah disediakan oleh induknya adalah sebagai pencipta nilai tambah (*value-added creator*) sepanjang rantai nilai (*value chain*) layanan distribusi logistik, termasuk layanan yang telah disediakan oleh KAI, seperti angkutan barang dan gudang.

Fokus dan penguatan peran penting KALOG ini diwujudkan pada tahapan *Pre-Service* dan *Post-Service* dari layanan oleh KAI serta *integrated-service* berbasis teknologi informasi sepanjang rantai jasa layanan distribusi logistik.

Saat ini layanan logistik terpadu KALOG telah menjangkau Pulau Jawa dan Sumatera. Untuk memfasilitasi layanan logistik secara terpadu, saat ini KALOG telah membangun sejumlah infrastruktur jasa logistik, antara lain: Terminal Barang di Jakarta, Cikarang, Purwakarta dan Surabaya, Area Pergudangan Pasar Turi, *Stockpile* dan Fasilitas *Loading/Un-loading* batubara di Lahat dan Palembang, serta sejumlah kantor perwakilan KALOG di sejumlah kota seperti Manggarai, Jakarta Gudang, Bandung, Semarang, Solo, Yogyakarta, Surabaya kota, Malang, dan kota lainnya di pulau Jawa.

### Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT KALOG per 31 Desember 2014 adalah sebagai berikut:

### Corporate Objective

PT KALOG was established to serve railway-based logistics distribution with door to door service business packaging to provide top notch services to railway customers are supported by pre and post transport.

Function and role of KALOG to services provided by its parent is as value-added creator along the value chain of logistics distribution services, including services provided by KAI, such as freight transportation and warehouses.

Focus and strengthening of KALOG's vital role is realized at Pre-Service and Post-Service stages of KAI and information technology-based integrated-service along service chain of distribution logistics.

Currently integrated logistics services of KALOG have reached Java and Sumatera Islands. To facilitate integrated logistics services, KALOG has built a number of logistics services infrastructure, among others: Freight Warehouses in Jakarta, Cikarang, Purwakarta and Surabaya Pasar Turi Warehousing Area, Stockpile and Coal Loading/Un-loading Facilities in Lahat and Palembang, as well as a number of KALOG representative offices in several cities such Manggarai, Jakarta Warehouse, Bandung, Semarang, Solo, Yogyakarta, Surabaya, Malang, and other cities on Java Island.

### Board of Commissioners and Board of Directors

Board of Commissioners and Directors of PT KALOG at December 31, 2014 are as follows:

Jabatan	Nama Name	Position
Komisaris Utama	<b>Bambang Budianto</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Sri Mariastati</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Hanggoro Budi Wiryawan</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Edi Sukmoro</b>	Commissioner
Direktur Utama	<b>Budi Noviantoro</b>	President Director
Direktur Operasi dan Pemasaran	<b>Subakir</b>	Operation and Marketing Director
Direktur Keuangan	<b>Gigis Saptono</b>	Finance Director
Direktur Pengembangan Usaha	<b>Bimo Poerwadi</b>	Business Development Director

### Sumber Daya Manusia

Jumlah pekerja PT KALOG per 31 Desember 2014 adalah 194 orang (tidak termasuk Dewan Komisaris dan Direksi). Jumlah tersebut terdiri dari 11 orang Vice President, 2 orang GM, 1 orang Deputy GM, 46 orang manager, Jr. Manager dan Assistant Manager, 20 orang Supervisor dan Jr. Supervisor, 21 orang Officer dan 93 orang Pelaksana.

Berdasarkan status pekerja komposisinya adalah sebagai berikut:

Status Pekerja	Jumlah Pekerja Number of Employee	Employment Status
Pekerja Tetap	<b>104</b>	Permanent Employee
Calon Pekerja	<b>6</b>	Probation Employee
<b>PKWT</b>		<b>PKWT</b>
- PKWT Struktural	<b>64</b>	- PKWT Struktural
- PKWT Non Struktural	<b>3</b>	- PKWT Non Structural
Pekerja KAI Diperbantukan	<b>17</b>	Seconded Employee of PT KAI
<b>Jumlah</b>	<b>194</b>	<b>Total</b>

### Aspek Operasional

Sampai akhir tahun 2014, jaringan kantor layanan PT KALOG berjumlah 62 kantor yang terdiri dari 25 Kantor cabang, 26 Kantor Perwakilan, 11 Kantor Agen.

Dari waktu ke waktu, volume muatan angkutan barang yang menjadi layanan bisnis PT KA Logistik terus meningkat. Perkembangan ini merupakan keberhasilan tersendiri bagi perusahaan dalam mengembangkan dan menjaga kelangsungan bisnisnya. Volume muatan menjadi satu indikator keberhasilan perusahaan dalam memperluas jangkauan bisnisnya serta dapat menjadi tolak ukur kinerja perusahaan.

Selama tahun 2014, angkutan barang berbasis kereta api masih menempati porsi utama dari bisnis usaha PT KALOG dimana perusahaan berhasil mengangkut muatan dengan jumlah volume melebihi target yang telah ditentukan.

### Human Resources

The number of PT KALOG employees at December 31, 2014 was 194 employees (excluding Board of Commissioners and Board of Directors). This number consists of 11 Vice Presidents, 2 GMs, 1 Deputy GM, 46 Managers, Jr. Managers and Assistant Managers, 20 Supervisors and Jr. Supervisors, 21 Officers and 93 Executives.

HR composition by employment status is as follows:

### Operational Aspects

At end of 2014, PT KALOG services network had 62 offices consisting of 25 Branch Offices, 26 Representative Offices, 11 Agent Offices.

From time to time, freight volume as service business of PT KA Logistik continues to increase. This growth is the Company's achievement in developing and maintaining its going concern. Freight volume is a single indicator of the Company's success in expanding its business coverage and corporate performance measurement.

During 2014, railway-based freight transportation was the largest business unit of PT KALOG wherein the Company managed to transport freight with a total volume exceeding the predefined target.

Volume Angkutan Barang 2014	Satuan Unit	RKAP	Realisasi	Δ	Freight Transport Volume 2014
Angkutan Kontainer	TEUS	42.228	59.696	41,4%	Container Transport
Pengelolaan Area	TEUS	24.696	8.791	-64,4%	Area Management
Angkutan Semen	ton	839.200	1.314.336	56,6%	Cement Transport
Angkutan BHP Kurir	ton	20.006	31.460	57,3%	BHP Courier Transport
Angkutan Air Galon	gallon	-	1.806.816	-	Gallon Water Transport
Angkutan Pasir	Jumbo Bag	-	594	-	Sand Transport
Angkutan Tepung Terigu	ton	2.880	-	-	Flour Transport
<i>Loading-Unloading Batubara</i>	ton	1.800.000	2.718.547	51,0%	Coal Loading-Unloading

Di tahun 2014 PT KALOG terus menjalin kerja sama dengan kalangan industri untuk memperluas pelayanan angkutan barang. Beberapa kerja sama baru dan peningkatan kapasitas adalah sebagai berikut:

1. Bekerja sama dengan PT Semen Bosowa, PT KALOG meluncurkan angkutan KA Semen relasi Bwb-Klm sejak tanggal 1 Juni 2014.
2. Bekerja sama dengan PT Tirta Investama, PT KALOG meluncurkan kegiatan angkutan KA Air Galon relasi Ccr-JakG yang mulai beroperasi tanggal 15 Juni 2014.
3. Bekerja sama dengan PT Indo cement Tunggal Prakarsa, PT KALOG meningkatkan kapasitas layanan distribusi semen dengan peluncuran relasi baru Nmo-Bbn yang beroperasi sejak 20 Juni 2014.
4. Bekerja sama dengan PT Coca Cola Amatil Indonesia, PT KALOG meluncurkan angkutan perdana produk Coca Cola pada tanggal 26 Juni 2014 yang diberangkatkan dari St. Jakarta Gudang (JAKG).
5. Bekerja sama dengan PT Indo cement Tunggal Prakarsa, PT KALOG meluncurkan Angkutan KA Semen relasi Nmo-Bwb yang beroperasi sejak 2 Juli 2014.
6. Bekerja sama dengan PT Astra Internasional, pada tanggal 18 Juli 2014 PT KALOG meluncurkan uji coba angkutan mobil produk PT Astra Internasional menggunakan KA Kontainer dengan relasi Jakarta Gudang-Waru. Mobil yang dikirimkan adalah jenis Toyota Agya dengan menggunakan kontainer 40 feet dengan kapasitas 3 unit dalam satu kontainer. Untuk menghindari risiko benturan di dalam kontainer, digunakan sistem *wheel chock* dan *lashing belt*. Uji coba berhasil dengan baik tanpa adanya komplain dari pihak Astra terkait mobil yang dikirim.

In 2014 PT KALOG continued its cooperation with the industry to expand its freight services. Several new cooperations and capacity development were as follows:

1. Cooperation with PT Semen Bosowa, PT KALOG launched Cement Railway relation Bwb - Klm since June 1, 2014.
2. Cooperation with PT Tirta Investama, PT KALOG launched Water Gallon Railway relation Ccr - JakG since June 15, 2014.
3. Cooperation with PT Indo cement Tunggal Prakarsa, PT KALOG increased cement distribution capacity with the launch of a new relation Nmo - Bbn since June 20, 2014.
4. Cooperation with PT Coca Cola Amatil Indonesia, PT KALOG launched initial railway of Coca Cola products on June 26, 2014 which are dispatched from Jakarta Warehouse Station (JAKG).
5. Cooperation with PT Indo cement Tunggal Prakarsa, PT KALOG launched Cement Railway relation Nmo - Bwb since July 2, 2014.
6. Cooperation with PT Astra International, on July 18, 2014 PT KALOG launched car railway trial for PT Astra International products using Container Railway relation Jakarta Warehouse - Waru. The transported cars were Toyota Agya by using 40 feet containers with a capacity of 3 cars per container. To avoid collision risk in the container, wheel chock and lashing belts systems are used. The trial worked well without any complaints from Astra related to the transported cars.

7. Untuk meningkatkan kapasitas angkut semen produksi PT Indocement Tunggal Prakarsa, pada bulan September 2014 PT KALOG menjalankan dua relasi baru angkutan Semen Indocement yaitu Angkutan KA Semen relasi Nmo-Smc dan Angkutan KA Semen relasi Awn-Smc.

7. To increase transport capacity of cement produced by PT Indocement Tunggal Prakarsa, in September 2014 PT KA LOG launched two new relations Indocement Cement Railway namely Cement Railway relation Nmo - Smc and Cement Railway relation Awn - Smc.

## Aspek Keuangan

### A. Laporan Laba Rugi

#### 1. Laba Bersih

Pada tahun 2014 PT Kalog membukukan laba bersih sebesar Rp38,23 miliar, meningkat 7,0% dari tahun 2013 sebesar Rp35,72 miliar. Hasil kegiatan usaha PT KA Logistik pada tahun 2014 secara finansial menunjukkan peningkatan kinerja dibandingkan tahun 2013. Meskipun ada beberapa kegiatan usahanya belum mencapai target yang diprogramkan pada tahun 2014, namun secara umum terdapat peningkatan dalam volume maupun pendapatan. Di tahun 2014 perusahaan membukukan laba bersih sebesar Rp38,23 miliar, meningkat 7,0% dibandingkan Rp35,73 miliar pada tahun 2013.

#### 2. Pendapatan

Pendapatan operasional tahun 2014 mencapai Rp530,20 miliar, meningkat 80,3% dibandingkan Rp294,10 miliar di tahun 2013. Komponen pendapatan terbesar adalah kegiatan usaha Distribusi Logistik Berbasis KA sebesar Rp343,49 miliar atau 64,79% dari total pendapatan operasional. Sedangkan kegiatan usaha lainnya adalah Distribusi Logistik Non KA sebesar minus Rp8 juta, Angkutan Pra-Purna sebesar Rp42,85 miliar, Loading-Unloading sebesar Rp136,69 miliar, dan Pengelolaan Area sebesar Rp7,17 miliar.

#### 3. Biaya-Biaya

Biaya langsung pada tahun 2014 mencapai Rp445,96 miliar, naik 101,6% dari Rp221,24 miliar di tahun 2013. Komponen biaya langsung terbesar adalah Distribusi logistik berbasis KA sebesar Rp343,63 miliar atau 77,94% dari total biaya langsung. Sedangkan biaya langsung lainnya adalah Distribusi Logistik Non KA sebesar Rp26 juta, Angkutan Pra-Purna Rp31,44 miliar, Loading-Unloading Rp56,25 miliar dan Pengelolaan Area sebesar Rp9,51 miliar.

## Financial Aspects

### A. Comprehensive Income Statements

#### 1. Net Income

In 2014 PT KALOG booked a net income of Rp38.23 billion, increased by 7.0% compared to Rp35.73 billion in 2013. The Company's business results in 2014 financially showed improved performance compared to 2013. Although there were several businesses that had not reached the programmed targets in 2014, however in general there was an increase in volume and revenue.

#### 2. Revenue

Operating income in 2014 reached Rp530.20 billion, an increase of 80.3% compared Rp294.10 billion in 2013. The largest revenue component was Railway-Based Logistics Distribution of Rp343.49 billion, or 64.79% of total operating income. While other businesses are Non Railway Logistics Distribution of minus Rp8 million, Pre-Post Transportation of Rp42.85 billion, Loading-Unloading of Rp136.69 billion, and Area Management of Rp7.17 billion.

#### 3. Expenses

Direct expenses in 2014 reached Rp445.96 billion, increased by 101.6% from Rp221.24 billion in 2013. The largest component was railway-based logistics distribution of Rp343.63 billion, or 77.94% of total direct expenses. Whereas other direct expenses are Non-Railway Logistics Distribution of Rp26 million, Pre-Post Transportation of Rp31.44 billion, Loading-Unloading of Rp56.25 billion and Management Area of Rp9.51 billion.

Biaya usaha yang terdiri atas biaya pekerja, biaya umum & administrasi serta biaya penyusutan & amortisasi mencapai Rp30,15 miliar, naik 68,3% dibandingkan Rp17,92 miliar pada tahun 2013.

Berikut ringkasan laporan laba rugi komprehensif perusahaan tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

(dalam juta Rupiah)

(in million Rupiah)

Laporan Laba Rugi	2013	2014	Δ	Income Statement
Pendapatan	294.099,92	<b>530.210,78</b>	80,3%	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	221.242,03	<b>445.956,27</b>	101,6%	Cost of Revenues
Laba Kotor	72.857,89	<b>84.254,52</b>	15,6%	Gross Profit
Beban usaha	17.916,32	<b>30.150,32</b>	68,3%	Operating expense
Laba (rugi) usaha	54.941,58	<b>54.104,19</b>	-1,5%	Income from Operations
Pendapatan (beban) lain-lain	(6.718,25)	<b>(2.942,98)</b>	-56,2%	Other income (expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	48.223,33	<b>51.161,22</b>	6,1%	Profit (loss) before income tax
Manfaat (beban) pajak penghasilan	(12.493,74)	<b>(12.925,71)</b>	3,5%	Income Tax Benefit (expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	35.729,59	<b>38.235,51</b>	7,0%	Net Income for The Year

## B. Laporan Posisi Keuangan

### 1. Aset

- Posisi aset lancar per 31 Desember 2014 sebesar Rp117,76 miliar, naik 29,5% dibandingkan Rp90,95 miliar pada tahun 2013. Pencapaian realisasi di atas anggaran disebabkan oleh pencapaian pendapatan yang melebihi target sehingga berdampak terhadap posisi kas dan piutang. Piutang usaha mencapai Rp99,53 miliar atau 168% dari anggaran karena umur piutang usaha dalam RKAP 2014 diperhitungkan 60 hari sedangkan realisasinya 68 hari. Sebagian besar piutang adalah piutang angkutan KA Kontainer.
- Aset tidak lancar mencapai Rp59,73 miliar, naik 110,1% dibandingkan Rp28,42 miliar di tahun 2013. Aset tidak lancar terdiri dari piutang afiliasi, penyertaan *Join Operation* (JO), setoran pada JO JAKALOG, setoran modal pada JO B-KALOG dan setoran modal pada JO Bumi KALOG.
- Nilai aset tetap per 31 Desember 2014 adalah sebesar Rp47,48 miliar, naik 61,2% dari tahun 2013 sebesar Rp29,44 miliar atau 30% dari RKAP 2014. Penambahan aktiva tetap selama tahun 2014 adalah sebesar Rp35,11 miliar atau 19% dari anggaran sebesar Rp183,17 miliar.

Operating expenses consist of employee expenses, general and administrative expenses as well as depreciation and amortization expenses reached Rp30.15 billion, increased by 68.3% compared to Rp17.92 billion in 2013.

The following is a summary of comprehensive income statements in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

## B. Statements of Financial Position

### 1. Assets

- Current assets at December 31, 2014 amounted to Rp117.76 billion, increased by 29.5% compared to Rp90.95 billion in 2013. The realization was above budget because revenue performance exceeded the target and affected cash and receivable balances. Trade receivables reached Rp99.53 billion or 168% of the budget because aging of accounts receivable in RKAP 2014 assumed at 60 days while the realization was 68 days. Most receivables were Container Railway receivables.
- Non-current assets reached Rp59.73 billion, increased by 110.1% compared to Rp28.42 billion in 2013. Non-current assets consist of receivables from affiliates, investment in Joint Operation (JO), deposit in JO JAKALOG, paid-in-capital in JO B-KALOG and paid-in-capital in JO Bumi KALOG.
- Fixed assets at December 31, 2014 amounted to Rp47.48 billion, increased by 61.2% from Rp29.44 billion in 2013 or 30% of RKAP 2014. Additional fixed assets during 2014 amounted to Rp35.11 billion or 19% of the budget of Rp183.17 billion.

- Aset Lain berupa nilai perolehan aktiva lain per 31 Desember 2014 mencapai Rp14,88 miliar, meningkat signifikan 175,8% dibandingkan Rp5,39 miliar di tahun 2013 dan 86% dari anggaran. Nilai aktiva lain yang cukup material adalah biaya pra operasi sebesar Rp14,34 miliar atau 324% dari anggaran.

## 2. Liabilitas

- Liabilitas lancar per 31 Desember 2014 mencapai Rp86,33 miliar, naik 74,2% dibandingkan Rp49,56 miliar di tahun 2013. Liabilitas lancar terdiri dari Utang usaha sebesar Rp737 juta, Utang pajak sebesar Rp4,85 miliar, Utang afiliasi sebesar Rp42,58 miliar, Utang lancar lainnya sebesar Rp831 juta, dan Utang bank sebesar Rp10,62 miliar berupa kredit modal kerja umum dan kredit modal kerja 1 dan 2 (jasa titipan) serta hutang bank tidak lancar (kredit investasi) yang jatuh tempo kurang dari 1 tahun.
- Liabilitas tidak lancar per 31 Desember 2014 sebesar Rp66,03 miliar, naik 27,3% dibandingkan Rp51,88 miliar di tahun 2013. Liabilitas tidak lancar terdiri dari Utang bank tidak lancar (kredit investasi) sebesar Rp7,61 miliar, Utang tidak lancar ke perusahaan induk sebesar Rp56,80 miliar dan cadangan imbalan pasca kerja (PSAK 24) sebesar Rp1,62 miliar.

- Other assets represented acquisition of other assets at December 31, 2014 reached Rp14.88 billion, significantly increased by 175.8% compared to Rp5.39 billion in 2013 and 86% of the budget. Other assets with material amount was pre-operating expenses of Rp14.34 billion, or 324% of the budget.

## 2. Liabilities

- Current liabilities at December 31, 2014 reached Rp86.33 billion, increased by 74.2% compared to Rp49.56 billion in 2013. Current liabilities consist of Trade payables of Rp737 million, Tax payables of Rp4.85 billion, Due to affiliates of Rp42.58 billion, Other current liabilities of Rp831 million, and bank loans of Rp10.62 billion consisting of general working capital loan; working capital loans 1 and 2 (deposit service); and Non-current bank loans (investment loans) with maturities of less than one year.
- Non-current liabilities at December 31, 2014 amounted to Rp66.03 billion, increased by 27.3% compared to Rp51.88 billion in 2013. Non-current liabilities consist of Non-current bank loans (investment loans) of Rp7.61 billion, Non-current payables to parent company of Rp56.80 billion and provision for post-employment benefits (SFAS 24) of Rp1.62 billion.



### 3. Ekuitas

Ekuitas per 31 Desember 2014 sebesar Rp86,24 miliar, naik 70,5% dibandingkan Rp50,58 miliar di tahun 2013 dan 93% dari anggaran. Peningkatan ekuitas berasal dari laba ditahan sebesar Rp23,23 miliar dan laba periode berjalan sebesar Rp38,24 miliar.

Secara total jumlah asset/liabilitas dan ekuitas di tahun 2014 sebesar Rp238,60 miliar, naik 57,0% dari Rp152,02 miliar di tahun 2013. Berikut ringkasan laporan posisi keuangan PT KALOG tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

### 3. Equity

Equity at December 31, 2014 amounted to Rp86.24 billion, increased by 70.5% compared to Rp50.58 billion in 2013 and 93% of the budget. The increase in equity was derived from retained earnings of Rp23.23 billion and current year income of Rp38.24 billion.

The total amount of assets/liabilities and equity in 2014 was Rp238.60 billion or increased by 57.0% from Rp152.02 billion in 2013. The following is a summary of statements of financial position of PT KALOG in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)				(in million Rupiah)
Laporan Posisi Keuangan	2013	2014	Δ	Statement Of Financial Position
<b>Aset</b>				<b>Assets</b>
Aset lancar	90.950,64	<b>117.757,44</b>	29,5%	Current assets
Aset tidak lancar	61.066,00	<b>120.841,29</b>	97,9%	Non-current assets
Jumlah asset	152.016,64	<b>238.598,73</b>	57,0%	Total assets
<b>Liabilitas</b>				<b>Liabilities</b>
Liabilitas Lancar	49.561,08	<b>86.331,61</b>	74,2%	Current liabilities
Liabilitas Tidak Lancar	51.871,12	<b>66.028,12</b>	27,3%	Non-current liabilities
Jumlah liabilitas	101.432,20	<b>152.359,73</b>	50,2%	Total liabilities
Ekuitas	50.584,44	<b>86.239,00</b>	70,5%	Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	152.016,64	<b>238.598,73</b>	57,0%	Total liabilities and equity

#### Prospek Usaha dan Strategi

Saat ini angkutan barang dengan menggunakan moda darat (*truckling*) mencapai 85% dari seluruh angkutan yang ada. Pemanfaatan moda kereta api hanya sekitar 1%, moda angkutan laut 7,5%, dan sisanya moda angkutan udara. Ini menjadi suatu peluang yang sangat besar mengingat kereta api adalah alternatif yang memiliki kelebihan efektivitas dan efisiensi yang jauh lebih baik.

Tahun 2014 menjadi titik awal peningkatan kapasitas dari moda kereta api yang ditandai dengan mulai dioperasikannya proyek *double track* jalur utara. Pengoperasian ini membuat perubahan perjalanan kereta api akan meningkat cukup tinggi serta jadwal pengangkutan barang yang lebih cepat.

#### Business Prospects and Strategies

Currently freight using land mode (truckling) reaches 85% of all existing transportations. Utilization of railway mode is only about 1%, 7.5% marine modes, and the remaining are air modes. This becomes a significant opportunity given that railway is an alternative with advantages of much higher effectiveness and efficiency.

The year 2014 became the starting point of capacity development of railway mode which was marked by commencement of double track project operation at north lane. This operation makes changes in railway trip which will increase significantly and freight schedules will be faster.

Dengan pangsa pasar yang terbuka lebar, PT KA Logistik melakukan kombinasi strategi sebagai berikut:

- Revitalisasi layanan jasa logistik yang menaikkan *customer value* (kecepatan, ketepatan, keefisienan, keandalan);
- Percepatan akuisisi pasar melalui keunggulan kompetitif *cost, delivery*, dan *flexibility*;
- Optimalisasi jaringan kereta api untuk meningkatkan *coverage* area pelayanan dan sekaligus mengimbangi ekspansi pesaing;
- *Equal treatment* dalam menyusun *service level* dengan para *vendor transport*;
- Membangun sistem operasi berbasis proses bisnis yang efisien;
- Penguatan tim pelayanan jasa logistik Kalog;
- *Brand building* dan *repositioning* ke layanan jasa logistik berbasis kereta api;
- Penetrasi pasar melalui *account representative* dan *agency*.

Dengan kombinasi strategi di atas diharapkan ke depannya PT KA Logistik dapat menjadi perusahaan penyedia *total logistics solution* yang memberikan pelayanan jasa distribusi *end-to-end* bagi para pelanggannya.

With a wide-open market share, PT KA Logistik combines the following strategies:

- Revitalization of logistics services that raise customer value (speed, accuracy, efficiency, reliability);
- Acceleration of market acquisition with competitive advantages: cost, delivery, and flexibility;
- Optimization of railway network to increase coverage area of services and at the same time compensating competitor expansion;
- Equal treatment in preparing service level with transportation vendors;
- Building operating system based on efficient business processes;
- Strengthening Kalog logistics service team;
- Brand building and repositioning towards railway-based logistics services;
- Market penetration through account representative and agency.

With combination of the aforementioned strategies going forward PT KA Logistik is expected to become a provider of total logistics solution with end-to-end distribution services for its customers.

## PT KA PROPERTI MANAJEMEN

PT KA Properti Manajemen (PT KAPM) adalah anak perusahaan yang dibentuk KAI berdasarkan Akta No. 09 tanggal 8 September 2009 oleh Notaris Fathiah Helmi, S.H., di Jakarta Komposisi pemegang saham adalah KAI sebesar 99,9% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,1%.

## PT KA PROPERTI MANAJEMEN

PT KA Properti Manajemen (PT KAPM) is a subsidiary company established by KAI based on Deed No. 09 dated September 8, 2009 by Notary Fathiah Helmi, S.H. in Jakarta. The shareholders are KAI holding 99.9% and Yayasan Pusaka holding 0.1%.



PT KA PROPERTI MANAJEMEN

## Sejarah Singkat Perusahaan

KAI sebagai BUMN operator perkeretaapian di Indonesia memiliki aset properti kurang lebih 174.302.000 m<sup>2</sup>. Dari jumlah tersebut, sekitar 17.370.000 m<sup>2</sup> merupakan aset yang potensial untuk dikembangkan di bidang usaha properti. Pada akhir tahun 2005 baru kurang lebih 10.555.000 m<sup>2</sup> yang sudah dikelola (sekitar 6,5%). Sedangkan sisanya masih belum termanfaatkan dengan optimal. Dengan demikian peluang pendapatan KAI dari bisnis pengelolaan aset masih sangat tinggi.

## A Brief History of the Company

KAI as an SOE railway operator in Indonesia has property assets of approximately 174,302,000 m<sup>2</sup>. Of this amount, approximately 17,370,000 m<sup>2</sup> are potential assets to be developed in property business. At end of 2005 only approximately 10,555,000 m<sup>2</sup> had been managed (about 6.5%). While the remaining had not been utilized optimally. Hence, revenue opportunity of KAI from asset management business is very promising.

Memperhatikan kondisi aset dan peluang tersebut, KAI memutuskan untuk mendirikan anak perusahaan yang fokus di bidang properti untuk memberikan nilai tambah baik secara finansial maupun citra perusahaan, yang direalisasikan dalam bentuk pendirian PT KA Properti Manajemen.

#### **Maksud dan Tujuan Pendirian Perusahaan**

Melakukan usaha di bidang pengelolaan aset/properti perkeretaapian milik KAI maupun pihak lainnya dengan tujuan mengoptimalkan pemanfaatan serta memberikan nilai tambah aset/properti tersebut guna memenuhi standar mutu terbaik dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas, dengan bidang usaha meliputi usaha di bidang properti, kontraktor, konsultan dan usaha lainnya yang menunjang usaha pokok.

#### **Susunan Dewan Komisaris dan Direksi**

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT KAPM per 31 Desember 2014 adalah sebagai berikut:

Considering condition and opportunity of the assets, KAI decided to establish a subsidiary that focuses on property business to provide value added both financially and corporate image, which was realized in incorporation of PT KA Properti Manajemen.

#### **Corporate Objective**

Conducting business in asset management/railway property owned by KAI and other parties with an objective to provide value-added to the assets/property in order to meet the best quality standards by applying the principles of limited liability company, with business sectors covering property, contractors, consultants and other businesses that support the core business.

#### **Board of Commissioners and Board of Directors**

Board of Commissioners and Board of Directors of PT KAPM at December 31, 2014 are as follows:

<b>Jabatan</b>	<b>Nama Name</b>	<b>Position</b>
Komisaris Utama	<b>Kusworo</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Candra Purnama</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Hana Suryana</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Francis Tantri</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Anang Sundana</b>	Commissioner
Direktur Utama	<b>Suaidi Haryanto</b>	President Director
Direktur Operasi dan Pemasaran	<b>Sinung Tri Nugroho</b>	Operation and Marketing Director
Direktur Keuangan dan Administrasi	<b>Pratoto Satno Raharjo</b>	Finance and Administration Director
Direktur Pengembangan Usaha	<b>Ari Mulyono</b>	Business Development Director

#### **Sumber Daya Manusia**

Jumlah pekerja PT KAPM per 31 Desember 2014 sebanyak 109 orang, terdiri dari 78 orang pekerja di Kantor Pusat dan 31 orang pekerja di daerah. Pekerja di Kantor Pusat mencakup 5 orang anggota Dewan Komisaris, 4 orang Direksi, 7 orang setingkat GM, 8 orang setingkat Manager dan 78 orang staf dan pelaksana.

#### **Human Resources**

The number of employees of PT KAPM at December 31, 2014 was 109 employees, consisting of 78 employees at Head Office and 31 employees in the areas. Employees at Head Office include 5 Board of Commissioners members, 4 Board of Directors members, 7 GMs, 8 employees at GM level and 78 staff and executives.

## Program Kerja Tahun 2014

Pada 2014, PT KAPM menjalankan kegiatan investasi, kerja konstruksi dan konsultan.

1. Program kegiatan investasi adalah sebagai berikut:
  - a. Pembangunan hotel/pertokoan di lokasi ex rumah dinas Waru.
  - b. Pembangunan pasar bersih dan pertokoan di lahan Srondol Semarang.
  - c. Pembangunan emplasemen Purwokerto Timur menjadi mal dan fasilitas penunjang lainnya.
  - d. Pembangunan jembatan penghubung di emplasemen Jatinegara Jakarta yang akan dijadikan area komersial (kios/toko).
  - e. Pembangunan *portable hotel* dengan konsep *budget hotel*.
  - f. Pembangunan hotel 150 kamar di Cihampelas No. 91.
2. Pekerjaan kontraktor dan trading dengan cara penunjukan langsung atau tender dari KAI.
  - a. Pekerjaan Lintas Bogor-Jakarta Kota.
  - b. Pekerjaan Lintas Bekasi-Manggarai (*Loop Line*).
  - c. Pekerjaan Lintas Duri-Tangerang.
  - d. Pekerjaan Lintas Duri-Parung Panjang.
  - e. Pekerjaan Non Lintas.
  - f. Pekerjaan kontraktor dari anak perusahaan lainnya.
  - g. Program kerja *trading*.

## Aspek Keuangan

### A. Laporan Laba Rugi Komprehensif

#### 1. Laba Bersih

Pada tahun 2014 PT KAPM membukukan laba bersih sebesar Rp25,36 miliar, meningkat 61,2% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp15,73 miliar atau 84% dari anggaran sebesar Rp30,29 miliar.

#### 2. Pendapatan

Pendapatan perusahaan terdiri dari empat sumber pendapatan yaitu pendapatan sewa-menyeWA, pendapatan atas jasa konsultan, pendapatan atas jasa kontraktor dan *trading*. Sampai dengan 31 Desember 2014 realisasi pendapatan mencapai Rp218,09 miliar, naik 191,5% dari tahun 2013 sebesar Rp74,81 miliar atau 37% terhadap anggaran sebesar Rp594,94 miliar. Penjelasan dari pencapaian tersebut adalah sebagai berikut:

## Work Program 2014

In 2014, PT KAPM conducted investment, construction and consulting works.

1. Activities in investment program are as follows:
  - a. Development of hotels/office buildings at former location of Waru official residence.
  - b. Development of dry market and shopping center at Srondol Semarang area.
  - c. Development of East Purwokerto emplacement to become mall and other supporting facilities.
  - d. Development of connecting bridge at Jatinegara Jakarta emplacement to become commercial area (kios/stores).
  - e. Development of portable hotel with budget hotel concept.
  - f. Development of 150-room hotel on Cihampelas No. 91.
2. Contractor and trading works with direct assignment or tender from KAI.
  - a. Bogor Lane work - Jakarta Kota.
  - b. Bekasi Lane work - Manggarai (*Loop Line*).
  - c. Duri Lane work - Tangerang.
  - d. Duri Lane work - Parung Panjang.
  - e. Non Lane work.
  - f. Contractor works from other subsidiaries.
  - g. Trading work program.

## Financial Aspects

### A. Comprehensive Income Statements

#### 1. Net Income

In 2014 PT KAPM booked a net income of Rp25.36 billion, an increase of 61.2% compared to Rp15.73 billion in 2013, or 84% of the budget of Rp30.29 billion.

#### 2. Revenue

The Company's revenue comes from four sources, namely: rental, consulting service, contractor service and trading. At December 31, 2014 realized revenue reached Rp218.09 billion, increased by 191.5% from Rp74.81 billion in 2013 or 37% of the budget of Rp594.94 billion. Description of this achievement is as follows:

- Pendapatan jasa kontraktor mencapai Rp204,78 miliar berasal dari pekerjaan *crash program* KAI Daop 1 dan penunjukan langsung Daop 2 sampai dengan Daop 9, Divre III.1 serta anak perusahaan lainnya.
- Pendapatan Sewa-menyewa terealisasi sebesar Rp1,42 miliar merupakan pendapatan dari sewa Purwokerto Timur dan Indoplaza Semut.
- Pendapatan KSU terealisasi sebesar Rp11,88 miliar merupakan pendapatan *trading*.
- Realized revenue from contractor service reached Rp204.78 billion was derived from crash program of KAI Daop 1 and direct assignment Daop 2 up to Daop 9, Divre III.1 and other subsidiaries.
- Realized revenue from rental was Rp1.42 billion represented rental revenue from East Purwokerto and Indoplaza Semut.
- Realized KSU revenue amounted to Rp11.88 billion represented trading revenue.

### 3. Beban-Beban

Beban operasi mencapai Rp171,77 miliar, meningkat signifikan 253,4% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp48,60. Beban operasi terdiri dari beban optimalisasi aset, beban beban sewa, beban konstruksi, beban perdagangan, beban pekerja operasional dan beban pendukung unit operasi.

Berikut ringkasan laporan laba rugi komprehensif PT KAPM tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

### 3. Expenses

Operating expenses reached Rp171.77 billion, significantly increased by 253.4% compared to Rp48.60 billion in 2013 or 33% of the budget of Rp539.163 billion. Operating expenses consist of asset optimization, lease, construction, trade, operational personnel and supporting operating unit.

The following is a summary of comprehensive income statements of PT KAPM in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)	2013	2014	Δ	(in million Rupiah)
Laporan Laba Rugi				Income Statement
Pendapatan	74.816,36	<b>218.088,02</b>	191,5%	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	48.599,11	<b>171.766,40</b>	253,4%	Cost of Revenues
Laba Kotor	26.217,25	<b>46.321,62</b>	76,7%	Gross Profit
Beban usaha	8.387,13	<b>11.811,90</b>	40,8%	Operating expense
Laba (rugi) usaha	17.830,12	<b>34.509,72</b>	93,5%	Income from Operations
Pendapatan (beban) lain-lain	(428,16)	<b>(3.262,96)</b>	662,1%	Other income (expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	17.401,96	<b>31.246,76</b>	79,6%	Profit (loss) before income tax
Manfaat (beban) pajak penghasilan	(1.670,71)	<b>(5.889,54)</b>	252,5%	Income Tax Benefit (expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	15.731,24	<b>25.357,22</b>	61,2%	Net Income for The Year



## B. Laporan Posisi Keuangan

### 1. Aset

- Posisi Aset Lancar per 31 Desember 2014 sebesar Rp153,60 miliar, meningkat 198,0% dibandingkan Rp56,64 miliar pada tahun 2013. Kas dan Setara Kas sebesar Rp62,58 miliar merupakan saldo bank dan deposito yang ditempatkan di bank BRI. Piutang (netto) sebesar Rp12,12 miliar merupakan saldo piutang setelah dikurangi dengan penyisihan piutang ragu-ragu. Aktiva lancar lainnya sebesar Rp78,90 miliar merupakan aktiva atas biaya dan pajak dibayar dimuka, deposito jaminan kontrak serta pembayaran atas biaya proyek yang belum dibebankan.
- Nilai buku aset tetap sebesar Rp4,58 miliar.
- Aset lain-lain sebesar Rp10,63 miliar.

### 2. Liabilitas

- Liabilitas lancar sebesar Rp106,90 miliar yang terdiri dari hutang usaha, hutang pajak dan hutang bank.
- Liabilitas jangka panjang sebesar Rp819,95 miliar merupakan saldo atas hutang PSL.

### 3. Ekuitas

Ekuitas perusahaan mencapai Rp61,09 miliar, meningkat 66,2% dari Rp36,75 miliar di tahun 2013. Peningkatan ekuitas berasal dari saldo laba dicadangkan sebesar Rp10,96 miliar dan laba tahun berjalan sebesar Rp25,36 miliar.

## B. Statements of Financial Position

### 1. Assets

- Current assets at December 31, 2014 amounted to Rp153.60 billion, increased by 198.0% compared to Rp56.64 billion in 2013. Cash and Cash Equivalents amounted to Rp62.58 billion represented cash in bank and deposits placed in BRI. Receivables (net) amounted to Rp12.12 billion represented receivables after deducting allowance for doubtful accounts. Other current assets amounted to Rp78.90 billion represented prepaid expenses and taxes, contract guarantee deposits and payment for unchargeable project.
- Book value of fixed assets was Rp4.58 billion.
- Other assets amounted to Rp10.63 billion.

### 2. Liabilities

- Current liabilities amounted to Rp106.90 billion consisting of trade payables, tax payables and bank loans.
- Non-current liabilities amounted to Rp819.95 billion represented PSL balance.

### 3. Equity

The Company's equity reached Rp61.09 billion, increased by 66.2% from Rp36.75 billion in 2013. The increase in equity was derived from retained earnings of Rp10.96 billion and current year income of Rp25.36 billion.

Secara total realisasi aset/liabilitas dan ekuitas pada 31 Desember 2014 berjumlah Rp168,81 miliar, naik 198,0% dari Rp56,64 miliar di tahun 2013. Berikut ringkasan laporan posisi keuangan PT KAPM tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

The total amount of assets/liabilities and equity at December 31, 2014 was Rp168.81 billion or increased by 198.0% from Rp56.64 billion in 2013. The following is a summary of statements of financial position of PT KAPM in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

		(in million Rupiah)		
Laporan Posisi Keuangan		2013	2014	$\Delta$
<b>Assets</b>				
Aset lancar	51.558,00	<b>153.603,00</b>	197,9%	Current assets
Aset tidak lancar	5.082,66	<b>15.211,73</b>	199,3%	Non-current assets
Jumlah asset	56.640,66	<b>168.814,73</b>	198,0%	Total assets
<b>Liabilitas</b>				
Liabilitas Lancar	19.258,25	<b>106.904,57</b>	455,1%	Current liabilities
Liabilitas Tidak Lancar	631,27	<b>819,95</b>	29,9%	Non-current liabilities
Jumlah liabilitas	19.889,52	<b>107.724,53</b>	441,6%	Total liabilities
Ekuitas	36.751,14	<b>61.090,20</b>	66,2%	Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	56.640,66	<b>168.814,73</b>	198,0%	Total liabilities and equity

### Strategi Usaha

Terkait dengan berbagai pengembangan proyek properti di tanah milik KAI maka perusahaan melakukan sejumlah strategi pengembangan usaha sebagai berikut:

- Melakukan kajian terhadap prospek pasar (*Feasibility Study*) atas lokasi yang akan dikembangkan.
- Menjalin kerja sama dengan mitra yang berkompeten dalam pengembangan, pemasaran, dan pengelolaan pada setiap objek pengembangan.
- Mengambil langkah-langkah proaktif dalam menyelesaikan permasalahan administrasi/perizinan.
- Melakukan kerja sama Investasi dengan mitra terhadap objek pengembangan.
- Melakukan kerja sama dengan konsultan perencanaan yang representatif pada bidangnya.
- Melakukan kajian terhadap penciptaan *Brand* dengan konsultan.
- Melakukan kerja sama dengan konsultan marketing dalam bidang pemasaran.
- Melakukan penawaran kepada *end user* dengan tarif/harga yang bersaing dan beragam.
- Membuat brosur, pamphlet dan iklan untuk pemasaran.
- Selalu melakukan kontrol/koordinasi dengan tim untuk menjaga kelancaran setiap program.

### Business Strategies

Related to various developments of property projects on land owned by KAI, the Company made a number of business development strategies, as follows:

- Conduct Feasibility Study on market prospect of locations that will be developed.
- Cooperate with competent partners in development, marketing, and management of each development object.
- Take proactive actions to resolve administration/licensing problems.
- Initiate investment cooperation with partners for development objects.
- Cooperate with representative planning consultant in each sector.
- Conduct review on Brand creation with consultant.
- Cooperate with marketing consultant.
- Make offering to end users at competitive and diverse tariffs/prices.
- Create brochures, pamphlets and advertising for marketing.
- Continuously control/coordinate with team to maintain efficiency of each program.

## PT KA PARIWISATA

PT Kereta Api Pariwisata (PT KA Pariwisata) adalah anak perusahaan PT Kereta Indonesia (Persero) yang dibentuk berdasarkan Akta Pendirian No. 11 tanggal 8 September 2009, dibuat di hadapan Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta dengan perubahan terakhir dinyatakan dalam akta Notaris No. 05 tanggal 29 Februari 2012 yang dibuat di hadapan Notaris Agung Sri Wijayanti di Jakarta. Komposisi pemegang saham perusahaan adalah KAI sebesar 99,9% dan Yayasan Pusaka sebesar 0,1%.

### Sejarah Singkat Perusahaan

PT KA Pariwisata didirikan untuk menyediakan jasa kepariwisataan berbasis kereta api sebagai penunjang bisnis angkutan penumpang KAI. Produk jasa yang ditawarkan perusahaan meliputi paket-paket wisata menggunakan kereta api sebagai transportasi utama didukung dengan angkutan lanjutan, serta layanan penunjangnya seperti ticketing domestik dan internasional, membuat paket wisata baik bagi individu maupun kelompok, akomodasi dan pengurusan dokumen perjalanan (paspor, visa dan asuransi).

Dalam lima tahun kiprahnya, PT Kereta Api Pariwisata telah diakui sebagai salah satu pelopor pariwisata berbasis kereta api di Indonesia dan merupakan organisasi mapan dalam industri pariwisata di Indonesia.

### Maksud dan Tujuan Pendirian Perusahaan

Maksud dan tujuan pendirian perusahaan adalah menyediakan jasa dan atau barang yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat di pasar dalam wilayah Indonesia di bidang pariwisata kereta api, dan kegiatan usaha yang mendukung pariwisata kereta api dengan menerapkan prinsip Perseroan Terbatas.

### Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta Notaris Agung Sri Wijayanti, S.H., M.Kn. No. 20 tanggal 30 September 2014 dan Akta Notaris Agung Sri Wijayanti, S.H., M.Kn. No. 5 tanggal 24 Oktober 2014, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT KA pariwisata adalah sebagai berikut:

## PT KA PARIWISATA

PT Kereta Api Pariwisata (PT KA Pariwisata) is a subsidiary of KAI which was established based on Establishment Deed No. 11 dated September 8, 2009, made before Fathiah Helmi, S.H., Notary in Jakarta with the latest amendment stated in Notarial Deed No. 05 dated February 29, 2012 made before Notary Agung Sri Wijayanti, S.H. in Jakarta. The shareholders are KAI holding 99.9% and Yayasan Pusaka holding 0.1%.



### A Brief History of the Company

PT KA Pariwisata was established to provide railway-based tourism as supporting business of passenger railway of KAI. Service products offered by the Company include tour packages using trains as primary transportation supported by extended transportation, as well as the supporting services, such as: domestic and international ticketing, tour packages for both individuals and groups, accommodation and processing of travel documents (passports, visas and insurance).

In its five-year operations, PT Kereta Api Pariwisata has been recognized as one of the pioneers in railway-based tourism in Indonesia and a well established organization in tourism industry in Indonesia.

### Corporate Objective

The goal and objective of the Company's establishment is providing services and or goods of high quality and strong competitiveness in Indonesian market in railway tourism, and supporting businesses of railway tourism by applying the principles of limited liability company.

### Board of Commissioners and Board of Directors

Based on Notarial Deed Agung Sri Wijaya, S.H., M.Kn. No. 20 dated September 30, 2014 and Notarial Deed Agung Sri Wijaya, S.H., M.Kn. No. 5 dated October 24, 2014, Board of Commissioners and Board of Directors of PT KA Pariwisata are as follows:

Jabatan	Nama Name	Position
Komisaris Utama	Rono Pradipto	President Commissioner
Komisaris	Jantiar Sitorus	Commissioner
Komisaris	Dwi Budi Sutrisno	Commissioner
Direktur Utama	Adi Suryatmini	President Director
Direktur Operasi dan Administrasi	Ahmad Marzuki	Operation and Administration Director

### Sumber Daya Manusia

Jumlah pekerja PT KA Pariwisata per 31 Desember 2014 sebanyak 38 orang, terdiri dari 3 orang anggota Dewan Komisiaris, 2 orang Direksi, 26 orang pekerja tetap termasuk 8 orang pekerja KAI yang diperbantukan, dan 7 orang PKWT.

### Human Resources

The number of employees of PT KA Pariwisata at December 31, 2014 was 38 employees, consisting of 3 Board of Commissioners members, 2 Board of Directors members, 26 permanent employees, including 8 seconded employees of KAI, and 7 PKWT employees.

### Aspek Operasional

PT KA Pariwisata membangun situs web perusahaan dengan alamat: [www.indorailtour.co.id](http://www.indorailtour.co.id) dan konten tentang PT KA Pariwisata yang terkoneksi di [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id) tentang berbagai produk PT KA Pariwisata, serta sosial media seperti facebook ([indorailtour.co.id](http://indorailtour.co.id)), twitter (@indorailtour) dan [indorailtour.blogspot.com](http://indorailtour.blogspot.com). Penyebaran informasi tersebut terbukti sangat efektif dalam mendukung penjualan dan meningkatkan pendapatan.

Program perusahaan pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

### Operational Aspects

PT KA Pariwisata built the Company's website at: [www.indorailtour.co.id](http://www.indorailtour.co.id) and connected content on PT KA Pariwisata at [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id) regarding various products of PT KA Pariwisata, as well as social media, such as: facebook ([indorailtour.co.id](http://indorailtour.co.id)), twitter (@indorailtour) and [indorailtour.blogspot.com](http://indorailtour.blogspot.com). The information dissemination has proven highly effective in supporting sales and increasing revenue.

Program perusahaan pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

The Company's programs in 2014 are as follows:

#### 1. Kereta Wisata

Pada tahun 2014 volume perjalanan Kereta Wisata ke berbagai tujuan mencapai 452 kali perjalanan. Dari 452 perjalanan tersebut perusahaan membukukan pendapatan sebesar Rp8,96 miliar. Hal tersebut disebabkan oleh realisasi ketersediaan tambahan empat Kereta Wisata tidak sesuai dengan rencana semula yang dijadwalkan beroperasi pada bulan Maret bergeser ke Juli 2014.

#### 1. Tourism Trains

In 2014 traffic volume of Tourism Trains to various destinations reached 452 trips. From the 452 trips the Company booked a revenue of Rp8.96 billion. This was due to realized availability of four additional Tourism Trains was not on schedule; initially they were planned to operate in March however in fact delayed to July 2014.

#### 2. Tiket Kereta Api Reguler

Penjualan tiket kereta api regular pada tahun 2014 mencapai 72.994 lembar dengan nilai penjualan sebesar Rp802,61 juta. Hal ini disebabkan adanya peningkatan penjualan dari tiket kereta api reguler rombongan yang dilayani PT KA Pariwisata.

#### 2. Regular Train Tickets

Sales of regular train tickets in 2014 reached 72,994 tickets with sales value of Rp802.61 million. This was due to an increase in ticket sales of regular trains for groups served by PT KA Pariwisata.

### 3. Tiket Pesawat

Penjualan tiket pesawat baik domestik maupun internasional pada tahun 2014 mencapai 8.375 lembar dengan pendapatan sebesar Rp1,33 miliar. Sebanyak 6.730 tiket untuk tujuan domestik dan 1.645 tiket untuk penerbangan internasional.

### 4. Penjualan Paket Tur, Hotel, Pengurusan Dokumen Keimigrasian dan Perjalanan

Pada tahun 2014 perusahaan menjual 65 paket tur, 46 paket domestik dengan tujuan Bandung, Cirebon, Semarang, Cilacap, Yogyakarta, Bali, Pulau Ayer, Pulau Derawan dan Pulau Komodo. Sedangkan 19 paket tur ke luar negeri dengan tujuan Tiongkok (Beijing-Shanghai), Korea, Singapura, Kuala Lumpur, Manila dan negara Eropa.

Penjualan paket tur, hotel, pengurusan dokumen keimigrasian dan perjalanan membukukan pendapatan sebesar Rp12,82 miliar.

### 3. Airline Tickets

Sales of domestic and international airline tickets in 2014 reached 8,375 tickets with total revenue of Rp1.33 billion. There were 6,730 tickets for domestic destinations and 1,645 tickets for international flights.

### 4. Sales of Tour Packages, Hotels, Immigrations Document Processing and Travel

In 2014 the Company sold 65 tour packages, 46 domestic packages with destinations of Bandung, Cirebon, Semarang, Cilacap, Yogyakarta, Bali, Ayer Island, Derawan Island and Komodo Island. While 19 overseas tour packages with destinations of China (Beijing-Shanghai), Korea, Singapore, Kuala Lumpur, Manila and European countries.

Sales of tour packages, hotels, immigration documents processing and travel booked a total revenue of Rp12.82 billion.

## Aspek Keuangan

### A. Laporan Laba Rugi Komprehensif

#### 1. Laba Bersih

Pada tahun 2014 PT KA Pariwisata membukukan laba bersih sebesar Rp3,01 miliar, turun 9,6% dibandingkan Rp3,33 miliar pada tahun 2013 disebabkan oleh keterlambatan penambahan alat produksi kereta wisata yang mengakibatkan berkurangnya kombinasi penawaran paket tour menggunakan kereta wisata, belum dioperasikannya *Rail Transit Suite* di stasiun Gambir, dan tidak terealisasinya kegiatan/event UIC.

#### 2. Pendapatan

Pendapatan tahun 2014 tercatat sebesar Rp23,91 miliar, meningkat 10,3% dari Rp21,68 miliar di tahun 2013, dengan penjelasan sebagai berikut:

- Pendapatan kereta wisata sebesar Rp8,96 miliar disebabkan oleh realisasi ketersediaan tambahan 4 (empat) Kereta Wisata tidak sesuai dengan program yang semula dijadwalkan beroperasi pada bulan Maret menjadi bulan Juli 2014.

## Financial Aspects

### A. Comprehensive Income Statements

#### 1. Net Income

In 2014 PT KA Pariwisata booked a net income of Rp3.01 billion, decreased by 9.6% compared to Rp3.33 billion in 2013 was due to delayed addition of production equipment of tourism trains which resulted in fewer combination of offered tour packages using tourism trains, Rail Transit Suite which was yet to be operated at Gambir station, and no realization of UIC activities/events.

#### 2. Revenue

Revenue in 2014 amounted to Rp23.91 billion, an increase of 10.3% from Rp21.68 billion in 2013 with the following explanation:

- Revenue from tourism trains amounted to Rp8.96 billion due to realized availability of 4 (four) additional Tourism Trains was not on schedule; initially they were planned to operate in March however in fact delayed to July 2014.



- Pendapatan komisi tiket kereta api reguler sebesar Rp803 juta karena meningkatnya penjualan tiket kereta api regular untuk rombongan-rombongan.
- Pendapatan komisi tiket pesawat sebesar Rp1,33 miliar.
- Pendapatan paket tour sebesar Rp12,70 miliar disebabkan oleh belum terealisasinya penjualan Paket Tour dengan destinasi baru pada tahun 2014.
- Pendapatan komisi voucher hotel sebesar Rp31 juta dikarenakan adanya peningkatan kerja sama dengan beberapa hotel sebagai penunjang paket tour.
- Pendapatan komisi dokumen dan lain-lain sebesar Rp87 juta karena pendapatan dokumen sebagian besar terkait dengan peserta paket tour ke luar negeri.
- Pendapatan *event organizer* belum terealisasi sampai dengan tahun 2014 karena tertundanya kegiatan konferensi UIC di Jakarta/Bandar Lampung.
- Pendapatan *Rail Transit Suite* Gambir belum terealisasi karena belum selesainya proses perijinan.

### 3. Biaya-Biaya

- Harga Pokok Penjualan atau beban langsung mencapai Rp14,96 miliar, turun 5,7% dibandingkan Rp15,86 miliar di tahun 2013.

- Commission revenue from regular train tickets amounted to Rp803 million due to an increase in ticket sales of regular trains for traveller groups.
- Commission revenue from airline tickets amounted to Rp1.33 billion.
- Tour package revenue of Rp12.70 billion due to yet to be realized sales of Tour Packages with new destinations in 2014.
- Commission revenue from hotel vouchers amounted to Rp31 million due to intensified cooperation with several hotels to support tour packages.
- Commission revenue from other documents amounted to Rp87 million because revenue from documents is mostly related to travellers participating in overseas tour packages.
- Revenue from event organizer was not realized in 2014 because of delayed UIC conference in Jakarta/Bandar Lampung.
- Revenue from Rail Transit Suite Gambir was not realized due to incomplete licensing process.

### 3. Expenses

- Cost of Goods Sold or direct expenses reached Rp14.96 billion, decreased by 5.7% compared to Rp15.86 billion in 2013.

- Beban usaha mencapai Rp6,27 miliar, meningkat 50,0% dibandingkan Rp4,18 miliar di tahun 2013 terkait dengan peningkatan beban pekerja karena adanya program penyetaraan THP pekerja dengan induk, peningkatan status pekerja PKWT menjadi Pekerja Tetap Perusahaan (PKWTT), Tunjangan Cuti serta pembebanan biaya tantiem direksi dan komisaris atas kinerja Tahun 2013 yang dibebankan pada tahun 2014.

Berikut ringkasan laporan laba rugi komprehensif perusahaan tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

(dalam juta Rupiah)

Laporan Laba Rugi	2013	2014	Δ	Income Statement
Pendapatan	21.681,73	<b>23.914,74</b>	10,3%	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	15.859,69	<b>14.960,70</b>	-5,7%	Cost of Revenues
Laba Kotor	5.822,04	<b>8.954,04</b>	53,8%	Gross Profit
Beban usaha	4.180,10	<b>6.268,72</b>	50,0%	Operating expense
Laba (rugi) usaha	1.641,94	<b>2.685,32</b>	63,5%	Income from Operations
Pendapatan (bebannya) lain-lain	2.590,65	<b>1.122,01</b>	-56,7%	Other income (expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	4.232,59	<b>3.807,34</b>	-10,0%	Profit (loss) before income tax
Manfaat (bebannya) pajak penghasilan	(898,79)	<b>(794,19)</b>	-11,6%	Income Tax Benefit (expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	3.333,80	<b>3.013,14</b>	-9,6%	Net Income for The Year

(in million Rupiah)

- Operating expenses reached Rp6.27 billion, an increase of 50.0% compared to Rp4.18 billion in 2013 related to the increase in employee expenses due to equalization program for employee THP with Parent Company, upgrading of employment status PKWT becoming permanent employee of the Company (PKWTT), leave allowance and charging of bonuses for directors and commissioners for their performance in 2013 which were charged in 2014.

The following is a summary of the Company's comprehensive income statements in 2014 and realization in 2013 as a comparison.



## B. Laporan Posisi Keuangan

### 1. Aset Lancar

Aset lancar per 31 Desember 2014 mencapai Rp32,15 miliar, naik 1,2% dibandingkan Rp31,77 miliar pada tahun 2013. Aset lancar diantaranya terdiri dari Kas dan setara kas sebesar Rp15,85 miliar, Piutang usaha sebesar Rp9,25 miliar, Uang muka sebesar Rp2,23 miliar, Uang jaminan sebesar Rp1,09 miliar, Pajak dibayar dimuka sebesar Rp1,36 miliar dan Piutang lain-lain sebesar Rp224 juta.

### 2. Aset Tetap

Nilai aset tetap mencapai Rp3,92 miliar, meningkat 726,1% dibandingkan Rp540,62 juta. Aset tetap diantaranya terdiri dari *Furniture* dan *fixture* sebesar Rp862 juta, Perlengkapan kereta wisata sebesar Rp83 juta dan Peralatan kantor sebesar Rp779 juta.

### 3. Aset Lain-Lain

Aset lain-lain mencapai Rp501 juta, turun 58,1% dibandingkan Rp1,19 miliar pada tahun 2013. Hal ini terkait dengan adanya Aset pajak tangguhan sebesar Rp483 juta dan Aset dalam pengembangan sebesar Rp3,29 miliar.

### 4. Liabilitas Lancar

Liabilitas lancar pada tahun 2014 sebesar Rp5,83 miliar, meningkat 8,8% dibandingkan Rp5,36 miliar di tahun 2013. Liabilitas lancar diantaranya terdiri dari Utang usaha sebesar Rp1,87 miliar, Utang lain-lain sebesar Rp1,11 miliar, Biaya yang masih harus dibayar sebesar Rp1,34 miliar dan Pendapatan diterima dimuka sebesar Rp1,39 miliar.

### 5. Liabilitas Tidak Lancar

Liabilitas Tidak Lancar mencapai Rp530 juta, naik 3,2% dari tahun 2013 sebesar Rp7514,13 juta. Hal ini terkait dengan kewajiban diestimasi atas imbalan kerja yang merupakan cadangan atas pembayaran uang pensiun, penghargaan dan kompensasi serta kewajiban kepada KAI atas pembayaran gaji pekerja organik.

### 6. Ekuitas

Ekuitas di akhir tahun 2014 mencapai Rp30,21 miliar, meningkat 9,3% dibandingkan Rp27,63 miliar pada tahun 2013. Penambahan ekuitas terutama karena saldo laba tahun berjalan sebesar Rp3,01 miliar.

## B. Statements of Financial Position

### 1. Current Assets

Current assets at December 31, 2014 reached Rp32.15 billion, increased by 1.2% compared to Rp31.77 billion in 2013. Current assets among others consist of Cash and cash equivalents of Rp15.85 billion, Trade receivables of Rp9.25 billion, Advances of Rp2.23 billion, Deposits of Rp1.09 billion, Prepaid taxes of Rp1.36 billion and Other receivables of Rp224 million.

### 2. Fixed Assets

The value of fixed assets reached Rp3.92 billion, an increase of 726.1% compared to Rp540.62 million. Fixed assets consist of Furniture and fixture of Rp862 million, Tourism train supplies of Rp83 million and Office equipment of Rp779 million.

### 3. Other Assets

Other assets reached Rp501 million, a decrease of 58.1% compared to Rp1.19 billion in 2013. This was related to Deferred tax assets of Rp483 million and Construction in progress of Rp3.29 billion.

### 4. Current Liabilities

Current liabilities in 2014 amounted to Rp5.83 billion, an increase of 8.8% compared to Rp5.36 billion in 2013. Current liabilities among others consist of Trade payables of Rp1.87 billion, Other payables of Rp1.11 billion, Accrued expenses of Rp1.34 billion and Unearned revenue of Rp1.39 billion.

### 5. Non-Current Liabilities

Non-current liabilities reached Rp530 million, increased by 3.2% from Rp514.13 million in 2013. This was related to estimated liability for employment benefits which represents provision for payments of pensions, rewards and compensations and obligations to KAI for payment of organic employee salaries.

### 6. Equity

Equity at end of 2014 reached Rp30.21 billion, an increase of 9.3% compared to Rp27.63 billion in 2013. The increase in equity was mainly due to current year income of Rp3.01 billion.

Secara total jumlah aset/liabilitas dan ekuitas di tahun 2014 sebesar Rp36,58 miliar atau naik 9,1% dari Rp33,51 miliar di tahun 2013. Berikut ringkasan laporan posisi keuangan perusahaan tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

The total amount of assets/liabilities and equity in 2014 was Rp36.58 billion or increased by 9.1% from Rp33.51 billion in 2013. The following is a summary of the Company's statements of financial position in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)

(in million Rupiah)

Laporan Posisi Keuangan	2013	2014	Δ	Statement of Financial Position
<b>Aset</b>				<b>Assets</b>
Aset lancar	31.775,71	<b>32.153,91</b>	1,2%	Current assets
Aset tidak lancar	1.736,24	<b>4.422,59</b>	154,7%	Non-current assets
Jumlah asset	33.511,95	<b>36.576,51</b>	9,1%	Total assets
<b>Liabilitas</b>				<b>Liabilities</b>
Liabilitas Lancar	5.363,06	<b>5.834,73</b>	8,8%	Current liabilities
Liabilitas Tidak Lancar	514,13	<b>530,57</b>	3,2%	Non-current liabilities
Jumlah liabilitas	5.877,19	<b>6.365,30</b>	8,3%	Total liabilities
Ekuitas	27.634,76	<b>30.211,21</b>	9,3%	Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	33.511,95	<b>36.576,51</b>	9,1%	Total liabilities and equity

### Strategi Pemasaran

Industri wisata sedang tumbuh di Indonesia. Minat masyarakat untuk berwisata berbasis kereta api juga meningkat. Untuk menangkap peluang tersebut, perusahaan menerapkan strategi-strategi pemasaran dalam rangka meningkatkan pendapatan adalah mengembangkan dan memperluas pangsa pasar baru, termasuk melakukan survei ke lokasi kawasan wisata baru, baik di dalam maupun di luar negeri. Dengan penambahan destinasi baru maka diharapkan penjualan paket tur akan meningkat.

Untuk meningkatkan penjualan tiket kereta api regular, perusahaan berencana untuk meningkatkan penjualan tiket rombongan. Untuk mendukung hal tersebut, perusahaan akan memberikan layanan khusus seperti pemberian tanda peserta untuk mempercepat proses *boarding*. Selain itu pembukaan beberapa konter penjualan tiket kereta api dan pesawat di Stasiun Gambir, Bogor dan Bandung juga akan memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap peningkatan penjualan.

### Marketing Strategies

Growing tourism industry in Indonesia. Public interest in railway-based tourism increased. To capture this opportunity, the Company implemented marketing strategies in order to increase revenue by developing and expanding new markets, including conducting survey at domestic and overseas tourism locations. With new destinations sales of tour packages are expected to increase.

To increase sales of regular train tickets, the Company plans to increase sales of group tickets. To support this, the Company will provide special services, such as: labeling the participants to speed up boarding process. Moreover the opening of several sales counters for train and airline tickets at Gambir, Bogor and Bandung Stations will also contribute significantly to the increase in sales.

Perusahaan memanfaatkan dan mengembangkan teknologi informasi untuk memberikan kemudahan pelayanan tiket yang terintegrasi untuk berbagai produk (Kereta Wisata, Kereta Reguler, Tiket Pesawat, Hotel, Destinasi dan lain-lain) dalam 1 web/gadget yang mudah diakses oleh konsumen berikut simulasinya. Untuk itu akan dilakukan pengembangan teknologi untuk seluruh sistem reservasi tiket dan sistem pelaporan yang lebih efisien dan memudahkan monitoring yang berbasis ERP (*Enterprise Resource Planning*) pada Master Plan Teknologi Informasi (MPTI) PT KA Pariwisata.

Untuk pengembangan pelayanan khususnya di atas kereta api wisata Priority, digunakan VOD (*Video on Demand*) di setiap tempat duduk, yang menawarkan berbagai macam hiburan berupa film, lagu, dan informasi lainnya. Dan memberikan tambahan pelayanan untuk seluruh kereta wisata dengan koneksi internet dengan teknologi wifi berbasis GSM.

The Company utilizes and develops information technology to provide convenience of integrated tickets services for various products (Tourism Trains, Regular Trains, Airline Tickets, Hotels, Destinations and so forth) in one web/gadget that is easily accessible by consumers including simulation. Therefore technology will be developed for the entire ticket reservation system, more efficient reporting system and facilitate ERP-based (Enterprise Resource Planning) monitoring in Information Technology Master Plan (MPTI) of PT KA Pariwisata.

For service development particularly on Priority tourism train, VOD (*Video on Demand*) is provided at each seat, offering various entertainment such as movies, songs, and other information. Additional service is also provided to all entire tourism trains with GSM-based wifi internet connectivity.

## PT RAILINK

PT Railink adalah perusahaan yang dibentuk bersama antara KAI dengan PT Angkasa Pura II (Persero) berdasarkan Akta No. 34 tanggal 28 September 2006 oleh Notaris Silvia Abbas Sudrajat, S.H. di Jakarta, yang terakhir diubah sebagaimana dinyatakan dalam Akta Notaris Hadijah, S.H. No. 25 tanggal 18 Nopember 2013. Komposisi pemegang saham PT Railink adalah KAI sebesar 60% dan PT Angkasa Pura II (Persero) sebesar 40%.

### Sejarah Singkat Perusahaan

PT Railink didirikan dengan visi untuk menyuguhkan semangat baru dalam pelayanan moda transportasi kereta api di Indonesia. PT Railink menyediakan layanan baru bagi pengguna jasa trasnportasi yaitu Kereta Api Bandara yang mulai beroperasi bersamaan dengan pengoperasian Bandara Internasional Kuala Namu pada tanggal 25 Juli 2013. Kereta Api Bandara pertama ini melayani penumpang dari kota Medan menuju Bandara Kuala Namu dan sebaliknya.

## PT RAILINK

PT Railink is a company jointly incorporated by KAI and PT Angkasa Pura II (Persero) based on Deed No. 34 dated September 28, 2006 by Notary Silvia Abbas Sudrajat, S.H. in Jakarta, with its latest amendment stated in Notarial Deed of Hadijah, S.H. No. 25 dated November 18, 2013. The shareholders of PT Railink are KAI holding 60% and PT Angkasa Pura II (Persero) holding 40%.

### A Brief History of the Company

PT Railink was established with a vision to deliver a new spirit in services of railway transportation mode in Indonesia. PT Railink provides new services for users of Airport Railway which commenced operating concurrently launching of Kuala Namu International Airport on July 25, 2013. This first Airport Railway serves passengers from Medan to Kuala Namu Airport and the other way around.

### Maksud dan Tujuan Pendirian Perusahaan

Sebagai layanan transportasi khusus yang memiliki fasilitas dan layanan yang dirancang memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi para penumpang angkutan udara, Kereta Api Bandara diharapkan dapat menjadi standar baru dalam dunia perkeretaapian di Indonesia dan menjadi bagian dari solusi permasalahan transportasi perkotaan di Indonesia.

### Komposisi Dewan Komisaris dan Direksi

Per tanggal 31 Desember 2014, komposisi Dewan Komisaris dan Direksi PT Railink adalah sebagai berikut:

Jabatan	Nama Name	Position
Komisaris Utama	<b>Salahudin Rafi</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Kurniadi Atmosasmito</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Wulang Agus Wahono</b>	Commissioner
Komisaris	<b>R. Agus Munandar</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Arief Heriyanto</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Rudy Setyo Purnomo</b>	Commissioner
Direktur Utama	<b>Muhammad N. Fadhila</b>	President Director
Direktur Komersial	<b>Zuryati Simbolon</b>	Commercial Director
Direktur Teknik dan Operasi	<b>Edi Suryanto</b>	Technical and Operation Director
Direktur Administrasi dan Keuangan	<b>Erry Dwi Prasetyo</b>	Administration and Finance Director

### Sumber Daya Manusia

Per 31 Desember 2014, jumlah SDM sebanyak 114 orang (tidak termasuk Komisaris dan Direksi). Adapun komposisi pekerja untuk kantor pusat adalah jumlah Komisaris dan Direksi sebanyak 10 orang, Vice President (VP) sebanyak 5 orang, Manager sebanyak 7 orang, staf sebanyak 5 orang. Sedangkan untuk kantor Cabang di Medan sebanyak 97 orang, terdiri dari General Manager (GM) sebanyak 1 orang, Manager sebanyak 3 orang, Junior Manager sebanyak 1 orang, Senior Supervisor sebanyak 7 orang, Supervisor sebanyak 5 orang, staf administrasi sebanyak 14 orang, Customer Service sebanyak 55 orang, teknisi sarana sebanyak 11 orang.

### Aspek Operasional

Jumlah penumpang KA Bandara Kualanamu sepanjang tahun 2014 mencapai 822.819 orang atau 52% dari anggaran sebesar 1.582.042 orang. Rata-rata penumpang adalah 2.254 orang per hari. Secara umum, untuk ketepatan waktu berangkat KA Bandara pada tahun 2014 adalah 99,01% dan untuk ketepatan waktu datang adalah 97,85%.

### Corporate Objective

As a special transportation service with facilities and services specially designed to provide comfort and convenience for airline passengers, Airport Railway is expected to become the new standard in the railway world in Indonesia and become part of solution to urban transportation problems in Indonesia.

### Board of Commissioners and Board of Directors

At December 31, 2014, compositions of Board of Commissioners and Board of Directors of PT Railink are as follows:

### Human Resources

At December 31, 2014, the number of HR was 114 employees (excluding Commissioners and Directors). The composition of employees at head office is 10 Commissioners and Directors, 5 Vice Presidents (VP), 7 Managers, 5 staff. Meanwhile at Medan Branch Office there were 97 employees, consisting of 1 General Manager (GM), 3 Managers, 1 Junior Manager, 7 Senior Supervisors, 5 Supervisors, 14 administrative staff, 55 Customer Service staff, 11 facilitation engineers.

### Operational Aspects

The number of passengers of Kualanamu Airport Railway throughout 2014 reached 822,819 people or 52% of the budget of 1,582,042 people. The average passenger was 2,254 people per day. In general, punctuality of departure time of Airport Railway in 2014 was 99.01% and for arrival time was 97.85%.

Pada tahun 2014, terjadi gangguan KA Bandara berupa gangguan mayor sebanyak 116 kali dan gangguan minor sebanyak 85 kali. Sedangkan gangguan *ticketing* KA Bandara yang terjadi sebesar 23,81% dengan tingkat pencapaian KPI sebesar 76,19%.

In 2014, there were disruptions in Airport Railway consisting of 116 major disruptions and 85 minor disruptions. While disruptions in Airport Railway ticketing in 2014 were 23.81% with KPI achievement level of 76.19%.

### Aspek Keuangan

#### A. Laporan Laba Rugi Komprehensif

##### 1. Laba (Rugi) Bersih

Pada tahun 2014, PT Railink masih mengalami rugi bersih sebesar Rp14,91 miliar karena target okupansi penumpang KA Bandara dan pendapatan non angkutan belum dapat tercapai.

##### 2. Pendapatan

Pendapatan usaha tercatat sebesar Rp68,19 miliar, meningkat 192,7% dibandingkan Rp23,30 miliar pada tahun 2013. Hal ini disebabkan oleh tingkat okupansi penumpang KA Bandara yang masih rendah dan pendapatan non angkutan belum mencapai target.

##### 3. Biaya- Biaya

- Beban pokok penjualan dan beban umum dan administasi mencapai Rp87,3 miliar, meningkat 283,9% dari Rp30,75 miliar di tahun 2013.
- Terdapat Beban lain-lain sebesar Rp3,45 miliar terutama karena proses investasi KA Bandara Kualanamu dan investasi KA Bandara Soekarno-Hatta via Tangerang masih dalam proses penyelesaian, sehingga belum terdapat pengurangan kas dan setara kas dan terdapat penambahan dana sehubungan dengan penjualan dokumen lelang.

### Financial Aspects

#### A. Comprehensive Income Statements

##### 1. Net Income (Loss)

In 2014, PT Railink still suffered a net loss of Rp14.91 billion because of unachieved targets of Airport Railway occupancy and non-transportation revenue.

##### 2. Revenue

Operating revenue amounted to Rp68.19 billion, an increase of 192.7% compared to Rp23.30 billion in 2013. This was due to low occupancy of Airport Railway passengers and unachieved non-transportation revenue.

##### 3. Expenses

- Cost of sales and general and administration expenses reached Rp87.3 billion, an increase of 283.9% from Rp30.75 billion in 2013.
- Other Expenses amounted to Rp3.45 billion, primarily due to investment process in Kualanamu and Soekarno-Hatta Airport Railways via Tangerang was incomplete, therefore cash and cash equivalents had not been deducted and there was additional funding in connection with sale of tender documents.

Berikut ringkasan laporan laba rugi komprehensif PT Railink tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

(dalam juta Rupiah)

Laporan Laba Rugi	2013	2014	Δ	Income Statement
Pendapatan	23.300,91	<b>68.190,90</b>	192,7%	Revenues
Beban Pokok Pendapatan	17.769,25	<b>68.998,83</b>	288,3%	Cost of Revenues
Laba Kotor	5.531,66	<b>(807,93)</b>	-114,6%	Gross Profit
Beban usaha	12.985,90	<b>18.301,39</b>	40,9%	Operating expense
Laba (rugi) usaha	(7.454,24)	<b>(19.109,32)</b>	156,4%	Income from Operations
Pendapatan (beban) lain-lain	4.636,21	<b>(3.449,76)</b>	-174,4%	Other income (expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	(2.818,03)	<b>(22.559,08)</b>	700,5%	Profit (loss) before income tax
Manfaat (beban) pajak penghasilan	1.681,65	<b>7.650,43</b>	354,9%	Income Tax Benefit (expense)
Laba Bersih Tahun Berjalan	(1.136,38)	<b>(14.908,65)</b>	1211,9%	Net Income for The Year

The following is a summary of comprehensive income statements of PT Railink in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

## B. Laporan Posisi Keuangan

### 1. Aset

- Aset lancar mencapai Rp160,02 miliar, turun 10,9% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp179,59 miliar. Hal ini terutama karena pengadaan KRL untuk KA Bandara Soekarno-Hatta belum dapat direalisasikan.
- Aset tidak lancar sebesar Rp224,8 miliar, relatif tidak berubah dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp228,06 miliar.

### B. Statements of Financial Position

#### 1. Assets

- Current assets reached Rp160.02 billion, decreased by 10.9% compared to Rp179.59 billion in 2013. This was mainly due to procurement of KRL for Soekarno-Hatta Airport Railway could not be realized.
- Non-current assets amounted to Rp224.8 billion, relatively unchanged from Rp228.06 billion in 2013.

### 2. Liabilitas

Liabilitas Lancar meningkat 97,1% dari Rp27,49 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp54,20 miliar atau sebesar 106,87% dari anggaran. Sedangkan liabilitas tidak lancar turun 27,0% dari Rp128,44 miliar di tahun 2013 menjadi Rp93,80 miliar atau sebesar 72,94% dari anggaran.

#### 2. Liabilities

Current liabilities increased by 97.1% from Rp27.49 billion in 2013 to Rp54.20 billion or 106.87% of the budget. While non-current liabilities decreased by 27.0% from Rp128.44 billion in 2013 to Rp93.80 billion or 72.94% of the budget.

### 3. Ekuitas

Ekuitas mengalami penurunan sebesar 5,9% dari Rp251,72 miliar di tahun 2013 menjadi Rp236,81 miliar, atau 90,08% dari anggaran.

#### 3. Equity

Equity decreased by 5.9% from Rp251.72 billion in 2013 to Rp236.81 billion, or 90.08% of the budget.

Secara total jumlah aset/liabilitas dan ekuitas di tahun 2014 sebesar Rp384,81 miliar atau turun 5,6% dari Rp407,66 miliar di tahun 2013. Berikut ringkasan laporan posisi keuangan perusahaan tahun 2014 dan realisasi tahun 2013 sebagai perbandingannya.

The total amount of assets/liabilities and equity in 2014 was Rp384.81 billion or decreased by 5.6% from Rp407.66 billion in 2013. The following is a summary of the Company's statements of financial position in 2014 and realization in 2013 as a comparison.

(dalam juta Rupiah)

(in million Rupiah)

Laporan Posisi Keuangan	2013	2014	Δ	Statement of Financial Position
<b>Aset</b>				<b>Assets</b>
Aset lancar	179.595,83	<b>160.017,98</b>	-10,9%	Current assets
Aset tidak lancar	228.064,71	<b>224.796,20</b>	-1,4%	Non-current assets
Jumlah aset	407.660,54	<b>384.814,18</b>	-5,6%	Total assets
<b>Liabilitas</b>				<b>Liabilities</b>
Liabilitas Lancar	27.493,16	<b>54.198,71</b>	97,1%	Current liabilities
Liabilitas Tidak Lancar	128.445,83	<b>93.802,57</b>	-27,0%	Non-current liabilities
Jumlah liabilitas	155.938,99	<b>148.001,28</b>	-5,1%	Total liabilities
Ekuitas	251.721,55	<b>236.812,90</b>	-5,9%	Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	407.660,54	<b>384.814,18</b>	-5,6%	Total liabilities and equity

### Prospek Usaha

Prospek usaha PT Railink sangat baik dilihat dari potensi pertumbuhan penumpang pesawat udara dari tahun ke tahun, ditambah dengan kondisi lalu lintas jalan raya yang semakin macet di perkotaan terutama Jakarta. Faktor keamanan, kenyamanan dan kepastian waktu keberangkatan dan kedatangan menjadi faktor utama bagi pengguna jasa transportasi publik khususnya calon penumpang pesawat udara dalam menentukan pilihannya.

Selain itu, konsep bandara yang akan berkembang menuju kepada konsep aerotropolis, di mana bandara akan dibuat menjadi sebuah kota mandiri, maka aksesibilitas ke dan dari bandara yang cepat, tepat waktu, aman, dan nyaman akan menjadi andalan orang yang akan datang ke bandara sehingga transportasi darat berbasis jalan rel KA akan menjadi pilihan utama.

Apabila jalur ganda untuk KA Bandara Kualanamu telah selesai direalisasikan di tahun 2015, maka waktu tempuh ke dan dari bandara adalah sekitar 25 menit. Ini merupakan keunggulan utama bagi angkutan penumpang. Selain angkutan penumpang, angkutan barang kargo ke Bandara Kualanamu juga sangat potensial, mengingat pergerakan angkutan kargo di Bandara Kualanamu yang terus meningkat.

Direncanakan KA Bandara Soekarno-Hatta akan beroperasi di Tahun 2015, sementara berikutnya akan dilakukan penjajakan untuk KA Bandara Juanda Surabaya, KA Bandara Yogyakarta, dan KA Bandara di Jawa Barat (bandara baru di Kertajati).

### Business Prospects

PT Railink's business prospect is promising given potential growth of airline passengers over the years, coupled with highway traffic conditions which gets worse in urban areas, particularly in Jakarta. Safety, comfort and punctuality of departure and arrival times become key factors for users of public transportation services, particularly airline passengers in selecting their options.

In addition, the airport concept that will evolve toward aerotropolis concept, wherein the airport will be developed into an independent city, so that accessibility to and from airport should be fast, punctual, safe, and convenient to be the reliance of people who will come to the airport so that railway-based land transportation will be the first choice.

If double track of Kualanamu Airport Railway can be fully realized in 2015, then travel time to and from the airport will approximately be 25 minutes. This is a major advantage for passenger transportation. In addition to passenger transportation, cargo freight to Kualanamu Airport is also highly potential because cargo movement in Kualanamu Airport keeps increasing.

Soekarno-Hatta Airport Railway is planned to operate in 2015, while subsequently assessment will be conducted for Airport Railways at Juanda Airport in Surabaya, Yogyakarta Airport and Airport in West Java (the new airport in Kertajati).

### Strategi Pemasaran

Kegiatan pemasaran untuk meningkatkan okupansi penumpang KA Bandara Kualanamu antara lain adalah:

- a. Melakukan promosi di ruang tunggu penumpang tujuan Medan-Kualanamu di Bandara Palembang, Padang, Bandung, Pekanbaru, Soekarno-Hatta.
- b. Memberikan tarif promo dan strategi harga progresif.
- c. Membuka kantor penjualan tiket di area pengambilan bagasi.
- d. Penyebaran brosur atau *flyer* di tempat-tempat yang dianggap potensial (bandara, mal, perkantoran, dan lain-lain).
- e. Program eduwisata.

### Marketing Strategies

Marketing activities to improve railway passenger occupancy of Kualanamu Airport Railway include:

- a. Promotion media in waiting room for passenger with Medan-Kualanamu destination at Airports in Palembang, Padang, Bandung, Pekanbaru, Soekarno-Hatta.
- b. Tariff Promotion Rate and progressive pricing strategy.
- c. Open the sales office of ticketing in baggage claim area.
- d. Brochure or flyer distribution in considerably potential places (airports, malls, offices, etc.).
- e. Edutourism program.



# Tinjauan Kinerja Keuangan

Financial Performance Review



**Perseroan mencatat pertumbuhan pendapatan sebesar 21,8% di tahun 2014, dengan kontribusi pendapatan dari jasa angkutan penumpang sebesar 44% dan jasa angkutan barang sebesar 39% dari total pendapatan.**

The Company recorded a revenue growth of 21.8% in 2014, which contributed from the passenger transportation services of 44% and the freight transportation services of 39% from total revenue.

KAI menyajikan uraian analisis dan pembahasan mengenai kinerja keuangan perusahaan sesuai dengan kaidah yang tertuang dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK). Pembahasan keuangan berikut ini harus dibaca bersama-sama dengan data keuangan dan operasional tertentu serta Laporan keuangan konsolidasian dan catatan atas laporan keuangannya yang terdapat di dalam laporan tahunan ini. Diskusi dan pembahasan ini berdasarkan Laporan Keuangan Konsolidasian KAI dan Entitas Anak untuk tahun-tahun yang berakhir

KAI presents analysis and discussion of the Company's financial performance in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards (PSAK). The following financial discussion should be read in conjunction with certain financial and operational data and consolidated financial statements and notes to the financial statements which are also presented in this annual report. This analysis and discussion is based on the Consolidated Financial Statements of KAI and Its Subsidiaries for the years ended December 31, 2014 and 2013, which were audited

pada 31 Desember 2014 dan 2013, yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan (anggota jaringan HLB International) dan telah mendapatkan opini "wajar tanpa pengecualian". Seluruh angka-angka yang tersajikan dalam tinjauan keuangan ini merupakan angka-angka keuangan konsolidasian Perseroan dan entitas anak.

## I. LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF KONSOLIDASIAN

Aspek Laba Rugi meliputi pendapatan, beban dan laba (rugi) bersih. Dari kinerja pendapatan, pada tahun 2010 Perseroan mencatat pendapatan sebesar Rp5,2 triliun dan pada tahun 2014 telah meningkat dua kali lipat menjadi Rp10,5 triliun. Selama lima tahun terakhir pertumbuhan penjualan mencapai 19% per tahun (CAGR). Peningkatan penjualan paling tinggi terjadi akibat peningkatan sarana angkutan (*rolling stock*) baik untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang, walaupun masih terdapat dalam jumlah besar sarana berupa lokomotif dan gerbong yang perlu diadakan dan diremajakan untuk tahun-tahun mendatang, selain peningkatan fasilitas sarana dan prasarana lainnya untuk mendukung peningkatan kapasitas lintas.

by Public Accountant Firm HLB Hadori Sugiarto Adi & Associates (a member of HLB International network) with "unqualified" opinion. All numbers presented in this financial review are consolidated financial figures of the Company and its subsidiaries.

## I. CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

Income (Loss) aspects include revenue, expenses and net income (loss). Looking at revenue performance, in 2010 the Company recorded revenue of Rp5.2 trillion and by 2014 had increased two-fold to Rp10.5 trillion. Over the past five years revenue growth reached 19% per year (CAGR). The highest increase in revenue was due to increase in rolling stock for both passenger and freight transports, although there are still numerous locomotives and wagons that needed to be procured and rejuvenated for the coming years, in addition to improvement of facilities and other infrastructure to support the increased traffic capacity.



Grafik menunjukkan profil kinerja pendapatan dan beban dalam 5 tahun terakhir (2010-2014) memperlihatkan kemampuan Perseroan dalam mengendalikan biaya sehingga perolehan laba meningkat dari tahun ke tahun.

Graph illustrates profile of income and expenses performance in the last 5 years (2010-2014) showing the Company's ability to control expenses so that income increased from year to year.

### **Laba Komprehensif (Rp miliar)**

Comprehensive Income (Rp billion)



Grafik menunjukkan tren peningkatan laba bersih dalam 5 tahun terakhir (2010-2014). Pada tahun 2010 Perseroan membukukan laba bersih sebesar Rp216 miliar dan meningkat hampir 4,4x pada tahun 2014 menjadi Rp943 miliar. Pertumbuhan rata-rata laba bersih selama enam tahun terakhir (2009-2014) mencapai 45% per tahun.

Graph illustrates the increasing trend of net income in the last 5 years (2010 - 2014). In 2010 the Company booked a net income of Rp216 billion and increased almost 4.4x by 2014 to Rp943 billion. The average net income growth over the last six years (2009 - 2014) reached 45% per year.

(dalam jutaan Rupiah)	2013	2014	Δ	(in million Rupiah)
<b>Laporan Laba Rugi Komprehensif Konsolidasian</b>				<b>Consolidated Statement Of Comprehensive Income</b>
Pendapatan	8.600.972	<b>10.478.074</b>	21,8%	Revenues
Beban pokok pendapatan	5.920.554	<b>7.068.027</b>	19,4%	Cost of revenues
Laba kotor	2.680.418	<b>3.410.047</b>	27,2%	Gross profit
Beban usaha	1.620.304	<b>1.839.802</b>	13,5%	Operating expenses
Laba usaha	1.060.114	<b>1.570.245</b>	48,1%	Income from operations
Pendapatan (beban) lain-lain	(270.807)	<b>(350.263)</b>	29,3%	Other income (expense)
Laba sebelum pajak penghasilan	789.307	<b>1.219.982</b>	54,6%	Profit before income tax
Manfaat (beban) pajak penghasilan	(228.589)	<b>(276.555)</b>	21,0%	Income tax Benefit (expense)
Laba bersih tahun berjalan	560.718	<b>943.427</b>	68,3%	Net income for the year
Pendapatan komprehensif lain	-	-	-	Other comprehensive income
Jumlah laba komprehensif	560.718	<b>943.427</b>	68,3%	Total comprehensive income
Kepentingan non pengendali	315	<b>(4.793)</b>	-	Non-controlling interest
Total Laba Komprehensif-Yang Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	560.402	<b>948.220</b>	-	Total Comprehensive Income Attributable To Owner of The Parents Company
Laba per saham (dalam Rupiah penuh)	169.997	<b>287.640,57</b>	69,2%	Earning per share (in full Rupiah)

### A. Pendapatan Operasi

Pendapatan operasi Perseroan berasal dari penjualan-jasa angkutan penumpang, angkutan barang, pendukung angkutan dan usaha non-angkutan. Sebagai perusahaan yang mendapat tugas untuk menjalankan pelayanan publik, Perseroan menerima dana dari pemerintah yang disebut dana kewajiban pelayanan publik atau *Public Service Obligation* (PSO) yang merupakan selisih antara tarif yang ditetapkan perusahaan dengan yang dibayarkan oleh penumpang kelas ekonomi.

(dalam jutaan Rupiah)

(in million Rupiah)

Pendapatan	2013		2014		Δ	Revenues
Angkutan penumpang	3.928.141	46%	4.577.283	44%	16,5%	Passenger transportation
Angkutan barang	3.091.296	36%	4.109.656	39%	32,9%	Freight transportation
Pendukung angkutan	180.625	2%	88.687	1%	-50,9%	Transportation supporting
Usaha non angkutan	716.916	8%	613.140	6%	-14,5%	Non transportation
Subsidi pemerintah (PSO)	683.994	8%	1.089.307	10%	59,3%	Government subsidy
Jumlah pendapatan	8.600.972	100%	10.478.073	100%	21,8%	Total revenue

Pada tahun 2014, Perseroan membukukan pendapatan sebesar Rp10,48 triliun, meningkat 21,8% dari Rp8,60 triliun pada tahun 2013. Kontribusi pendapatan terbesar berasal dari jasa angkutan penumpang yaitu 44% dari total pendapatan disusul jasa angkutan barang yaitu 39% dari total pendapatan.

#### a. Pendapatan Angkutan Penumpang

Pendapatan Perseroan dari jasa angkutan penumpang meningkat 16,5% dari Rp3,93 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp4,58 triliun. Kontribusi terbesar berasal dari pendapatan Kelas Eksekutif yaitu 53% dari total pendapatan angkutan penumpang mencapai Rp2,44 triliun, naik 15,1% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai Rp2,12 triliun.

Kontribusi kedua berasal dari pendapatan kelas ekonomi 29% yang pada tahun 2014 mencapai angka Rp1,32 triliun, naik 25,4% dibandingkan Rp1,05 triliun pada tahun 2013. Kelas bisnis menyumbang 18% dari total pendapatan angkutan penumpang sebesar Rp820,11 miliar, naik 8,2% dibandingkan Rp758,08 miliar di tahun 2013.

### A. Operating Revenue

The Company's operating revenue comes from sales of passenger transportation, freight transportation, transportation support and non-transportation services. As a company that is obliged to deliver public services, the Company receives fund from the government called Public Services Obligation (PSO) fund which represents the difference between the rates established by the Company to those paid by economic class passengers.

In 2014, the Company booked revenue of Rp10.48 trillion, an increase of 21.8% from Rp8.60 trillion in 2013. The largest revenue contribution came from passenger transportation services, which represented 44% of total revenue followed by freight transportation services, which was 39% of total revenue.

#### a. Passenger Transportation Services Revenue

The Company's revenues from passenger transportation services increased by 16.5% from Rp3.93 trillion in 2013 to Rp4.58 trillion. The largest contribution came from Executive Class revenue which represented 53% of total passenger transportation revenue that reached Rp2.44 trillion, increased by 15.1% compared to the year 2013 which reached Rp2.12 trillion.

The second contribution came from economy class revenue 29% which in 2014 reached Rp1.32 trillion, increased by 25.4% from Rp1.05 trillion in 2013. The business class accounted for 18% of total passenger transportation revenue which amounted to Rp820.11 billion, increased by 8.2% compared to Rp758.08 billion in 2013.

(dalam jutaan Rupiah)					(in million Rupiah)	
Pendapatan Angkutan Penumpang	2013		2014		Δ	Revenues of Passengers Transportation
Kelas eksekutif (Kelas 1)	2.118.071	54%	2.437.968	53%	15,1%	Executive class (first class)
Kelas bisnis (Kelas 2)	758.081	19%	820.112	18%	8,2%	Business class (second class)
Kelas ekonomi (Kelas 3)	1.051.988	27%	1.319.203	29%	25,4%	Economy class (third class)
Jumlah pendapatan angkutan penumpang	3.928.140	100%	4.577.283	100%	16,5%	Total passengers transportation revenues

Peningkatan kinerja angkutan penumpang tahun 2014 dikarenakan:

1. dilakukannya beberapa inovasi dan perbaikan layanan,
2. penambahan perjalanan kereta, baik frekuensi maupun rute baru
3. rescheduling jadwal perjalanan kereta menyesuaikan dengan kebutuhan pelanggan,
4. dilakukannya marketing komunikasi dengan berbagai media
5. Penerapan tarif yang dinamis sehingga mampu bersaing dengan moda transportasi yang lain.

The improved performance of passenger transportation in 2014 was due to:

1. Several innovations and services improvement,
2. Additional railway trip, in terms of frequency and new routes,
3. Rescheduling railway trips to adjust to customer needs,
4. Communication marketing activities through various media,
5. Application of dynamic pricing to compete with other transportation modes.

#### Adanya penambahan perjalanan KA Penumpang Baru

- KA Sarangan Ekspres (Surabaya-Madiun).
- KA Maharani Ekspres (Cepu-Surabaya Pasarturi).
- KA Siliwangi (Sukabumi-Cianjur).
- KA Kalijaga (Purwosari-Semarang).
- KA Kamandaka (Purwokerto-Semarang).
- KA Sidomukti (Solobalapan-Yogyakarta)
- Penambahan frekuensi KA Argo Parahyangan dengan memanfaatkan rangkaian *idle* KA Harina, KA Turangga, KA Bangunkarta pada saat *peak season*.
- Penambahan frekuensi KA Argo Jati dengan memanfaatkan rangkaian *idle* KA Sembrani pada saat *peak season*.
- Perjalanan KA Pekalongan Ekspres relasi Semarang Tawang-Pekalongan pada masa angkutan lebaran 2014.
- Perjalanan KA Jayabaya relasi Pasar Senen-Malang via Surabaya Gubeng dan Surabaya Pasarturi mulai tanggal 18 Oktober 2014.
- Perjalanan KA Kamandaka 2 relasi Purwokerto-Semarang mulai tanggal 19 Desember 2014.
- Perjalanan KA Joglo Ekspres relasi Solo-Yogyakarta mulai tanggal 22 Desember 2014
- Penambahan perjalanan KA Cirebon Ekspres, KA Mantab pada masa angkutan lebaran dan natal.

#### Additional trips of New Passenger Trains in 2014 were:

- KA Sarangan Ekspres (Surabaya-Madiun).
- KA Maharani Ekspres (Cepu-Surabaya Pasarturi).
- KA Siliwangi (Sukabumi-Cianjur).
- KA Kalijaga (Purwosari-Semarang).
- KA Kamandaka (Purwokerto-Semarang).
- KA Sidomukti (Solobalapan-Yogyakarta).
- Additional frequency of KA Argo Parahyangan by utilizing idle circuit of KA Harina, KA Turangga, KA Bangunkarta during peak seasons.
- Addition frequency of KA Argo Jati by utilizing idle circuit of KA Sembrani during peak seasons.
- KA Pekalongan Express trip relation Semarang Tawang-Pekalongan during Eid transportation 2014.
- KA Jayabaya trip relation Pasar Senen-Malang via Surabaya Gubeng and Surabaya Pasarturi commencing on October 18, 2014.
- KA Kamandaka trip 2 relations Purwokerto-Semarang commencing on December 19, 2014.
- KA Joglo Express trip relation Solo-Yogyakarta commencing on December 22, 2014.
- Addition trips of KA Cirebon Ekspres, KA Mantab during Eid and Christmas transportation seasons.

### Adanya Rerouting dan Rescheduling KA Penumpang

- Perpanjangan rute KA Bima dari Jakarta (Gambir) ke Surabaya menjadi Jakarta (Gambir)-Surabaya-Malang.
- Perpanjangan rute KA Penataran Ekspres dari Surabaya-Malang menjadi Surabaya-Malang-Blitar.
- Perpanjangan Rute KA Probwangi dari Banyuwangi-Probolinggo menjadi Banyuwangi-Probolingo-Surabaya.
- Perpanjangan Rute KA Bangunkarta dari Gambir-Jombang menjadi Gambir-Surabaya Gubeng.
- Mulai 1 Juni 2014 KA Maharani dari Surabaya Pasarturi-Cepu menjadi Surabaya Pasarturi-Semarang Poncol.

### b. Pendapatan Angkutan Barang

Pendapatan Perseroan dari jasa angkutan barang meningkat 32,9% dari Rp3,09 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp4,11 triliun. Kontribusi terbesar berasal dari pendapatan angkutan batubara yaitu 62% dari total pendapatan angkutan barang.

### Rerouting and rescheduling of Passenger Trains in 2014 were:

- Extended route of KA Bima from Jakarta (Gambir) to Surabaya became Jakarta (Gambir)-Surabaya-Malang.
- Extended route of KA Ekspres from Surabaya-Malang became Surabaya-Malang-Blitar.
- Extended route of KA Probwangi from Banyuwangi-Probolinggo became Banyuwangi-Probolingo-Surabaya.
- Extended route of KA Bangunkarta from Gambir-Jombang became Gambir-Surabaya Gubeng.
- Commencing from June 1, 2014 KA Maharani from Surabaya Pasarturi-Cepu became Surabaya Pasarturi-Semarang Poncol.

### b. Freight Transportation Services Revenue

The Company's revenue from freight transportation services increased by 32.9% from Rp3.09 trillion in 2013 to Rp4.11 trillion. The largest contribution came from coal transportation revenue which represented 62% of total freight transportation revenue.

(dalam jutaan Rupiah)					(in million Rupiah)
Pendapatan Angkutan Barang	2013		2014	Δ	Revenues of Freight Transportation
Angkutan batu bara	2.086.904	68%	2.536.131	62%	21,5% Coal transportation
Angkutan semen	259.197	8%	541.963	13%	109,1% Cement transportation
Angkutan peti kemas	285.743	9%	457.773	11%	60,2% Container transportation
Angkutan parcel/hantaran	116.484	4%	240.766	6%	106,7% Parcel/delivery transportation
Angkutan bahan bakar minyak (BBM)	191.901	6%	207.801	5%	8,3% Fuel transportation
Angkutan Lainnya	151.067	5%	125.222	3%	-17,1% Other transportation
Jumlah pendapatan angkutan barang	3.091.296	100%	4.109.656	100%	32,9% Total freight transportation revenues

(1) Sampai dengan saat ini angkutan batubara merupakan kontributor terbesar untuk pendapatan angkutan barang. Pendapatan angkutan batubara mencapai Rp2,54 triliun, naik 21,5% dibandingkan tahun 2013 yang mencapai Rp2,09 triliun. Peningkatan kinerja angkutan batubara karena penambahan kapasitas angkut atas KA angkutan batubara di Sumatera Selatan melalui investasi baru pengadaan sarana, selain itu KAI terus me-review kebijakan kenaikan tarif angkutan seiring dengan kondisi perekonomian yang terus berkembang.

(1) Until due time coal transportation is the largest contributor to freight transportation revenue. Coal transportation revenue reached Rp2.54 trillion, increased by 21.5% compared to the year 2013 which amounted to Rp2.09 trillion. Improved performance of coal transportation was due to additional transportation capacity of coal freight in South Sumatera through new investment in procurement of infrastructure, additionally KAI continues to review the policy to increase transportation fares in line with the dynamic economic conditions.



(2) Angkutan semen menunjukkan kinerja pertumbuhan yang prospektif dengan lonjakan pendapatan sebesar 109,1% dari Rp259,20 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp541,96 miliar. Angkutan semen juga menjadi menjadi kontributor penting kedua (13%) dari bisnis angkutan barang. Peningkatan kinerja angkutan semen karena semakin baiknya infrastruktur penunjang di lintas utara jawa (*double track*) yang mendorong peningkatan permintaan atas angkutan semen di Tahun 2014 Seperti penambahan relasi baru untuk:

- PT KALOG-ITP (komoditi Semen Tiga Roda) dengan penambahan relasi baru Nmo-Bbn, Nmo-Smc, Awn-Smc, Nmo-Klm II)
- PT Bosowa Maros (komoditi semen) dengan relasi Bw-Klm.

(3) Angkutan peti kemas meningkat 60,2% dari Rp285,74 miliar di tahun 2013 menjadi Rp457,77 miliar dan memberi kontribusi sebesar 11% dari total pendapatan angkutan barang di tahun 2014. Peningkatan kinerja angkutan peti kemas karena adanya penambahan angkutan baru seperti angkutan Aqua relasi Jakg-Ccr.

#### c. Pendapatan Pendukung Angkutan KA

Pendapatan pendukung angkutan merupakan pendapatan yang diperoleh selain dari jasa angkutan barang menggunakan gerbong tetapi masih berkaitan dengan aktivitas pengangkutan di atas kereta api. Pendapatan ini berasal dari suplisi, bagasi, sewa kereta makan, pembatalan tiket KA,

(2) Cement transportation showed a prospective growth performance with a significant increase of 109.1% in revenue from Rp259.20 billion in 2013 to Rp541.96 billion. Cement transportation was also the second important contributor (13%) of freight transportation business. Increased performance of cement transportation was due to improvement in supporting infrastructure along north Java cross (*double track*) which boosted the demand for cement transportation in 2014 such as additional new relations for:

- PT KALOG-ITP (Semen Tiga Roda commodity) with the addition of new relations Nmo-Bbn, Nmo-Smc, Awn-Smc, Nmo-Klm II.
- PT Bosowa Maros (cement commodity) with relation Bw-Klm.

(3) Container freight increased by 60.2% from Rp285.74 billion in 2013 to Rp457.77 billion and contributed to 11% of total freight revenue in 2014. Improved performance of container transportation was due to additional freight such as Aqua relation Jakg-Ccr.

#### c. Transportation Support Revenue

Transportation support revenue is revenue earned other than from freight services using wagons but still related to railway transportation activities. This revenue comes from fine, baggage fee, rental of restaurant wagon, ticket cancellation fee, station services, extended transportation and others, as well

usaha servis stasiun, angkutan lanjutan dan lainnya, serta pendapatan pendukung dari anak perusahaan (PT KCJ, PT RMU dan PT KA Logistik). Pada tahun 2014, pendapatan pendukung angkutan KA turun 50,9% dari Rp180,62 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp88,69 miliar.

as supporting revenue from subsidiaries (PT KCJ, PT RMU and PT KA Logistik). In 2014, transportation support revenue decreased by 50.9% from Rp180.62 billion in 2013 to Rp88.69 billion.

(dalam jutaan Rupiah)					(in million Rupiah)	
Pendapatan Pendukung Angkutan	2013		2014		Δ	Transportation Supporting Revenues
Angkutan KA lainnya	179.573	99%	87.928	99%	-51,0%	Other railway transportation
Suplisi	578	0%	471	1%	-18,5%	Penalties
Bagasi	229	0%	288	0%	25,8%	Baggage
Angkutan lanjutan	245	0%	-	0%	-100,0%	Continues transportation
Jumlah pendapatan pendukung angkutan	180.625	100%	88.687	100%	-50,9%	Total transportation supporting revenues

Belum tumbuhnya segmen usaha ini diantaranya karena masih rendahnya minat pengguna jasa untuk memanfaatkan layanan pra-purna angkutan KA dan PT Kereta Api Logistik juga belum mempunyai armada truk untuk mendukung service pra-purna angkutan KA tersebut (PT KA Logistik).

This business segment has not grown yet due to, among others, the low interest of service users to utilize pre-post transportation service of railway and PT Kereta Api Logistik also does not have truck fleet to support pre-post transportation services (PT KA Logistik).

#### d. Pendapatan Usaha Non Angkutan

Pendapatan usaha non angkutan merupakan pendapatan optimalisasi aset dan non angkutan lainnya (jasa teknis).

#### d. Non Transportation Operating Revenue

Non-transportation operating revenue is revenue from assets optimization and other non-transportation (technical services) revenue.

(dalam jutaan Rupiah)					(in million Rupiah)	
Pendapatan Usaha Non Angkutan	2013		2014		Δ	Non Transportation Revenues
Pekerjaan Pihak Ketiga	89.578	12%	271.494	44%	203,1%	Third party services
Optimalisasi Aset	452.497	63%	237.579	39%	-47,5%	Optimization assets income
Lainnya	174.840	24%	104.067	17%	-40,5%	Others
Jumlah pendapatan non angkutan	716.915	100%	613.140	100%	-14,5%	Total non-transportation revenues

Pada tahun 2014 pendapatan usaha non angkutan turun 14,5% dari Rp716,92 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp613,14 miliar. Penyebab penurunan ini diantaranya belum optimalnya pengelolaan sewa lahan, pengusahaan parkir, pengusahaan sewa ruang iklan pada kereta, tingkat keterisian (okupansi) tenant serta belum tercapainya pendapatan bisnis cafe resto (PT RMU), belum terisinya tenant usaha di CRS Selatan.

In 2014 non-transportation revenue decreased by 14.5% from Rp716.92 billion in 2013 to Rp613.14 billion. This decline was because management of land lease, parking, concession, advertising lease for space on wagon, tenant occupancy rate was not yet optimal, revenue from cafe resto business had not been achieved (PT RMU), and business tenants in South CRS had not being filled.

#### e. Pendapatan PSO

Pendapatan kewajiban pelayanan publik (*Public Service Obligation/PSO*) pada tahun 2014 sebesar Rp1,09 triliun, meningkat 59,3% dibandingkan Rp683,99 miliar pada tahun 2013. Nilai tersebut merupakan realisasi perhitungan PSO yang sudah diverifikasi setiap triwulan oleh Kementerian Perhubungan (Direktorat Jenderal Perkeretaapian).

#### B. Beban Pokok Pendapatan

Beban pokok pendapatan Perseroan meningkat 19,4% dari Rp5,92 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp7,07 triliun. Komposisi beban pokok penjualan terdiri dari beban operasi langsung sebesar 61% atau Rp4,33 triliun dan beban operasi tidak langsung sebesar 39% atau Rp2,73 triliun.

(dalam jutaan Rupiah)

(in million Rupiah)

<b>Beban Pokok Pendapatan</b>	2013		2014		<b>Cost of Revenues</b>
	Beban Operasi Langsung	65%	4.336.316	61%	
Beban Operasi Tidak Langsung	2.068.434	35%	2.731.711	39%	Indirect Operating Expenses
Jumlah beban pokok pendapatan	5.920.554	100%	7.068.027	100%	Total cost of revenues

#### a. Beban Operasi Langsung

Beban operasi langsung terdiri dari pos-pos perawatan sarana perkeretaapian, BBM & listrik aliran atas, pekerja operasional dan komersial, penyusutan sarana perkeretaapian, pendukung operasional, pendukung angkutan KA, sewa guna usaha sarana dan fasilitas bengkel, asuransi, pendukung kantor unit sarana, BBM *all-in* dan terminal peti kemas.

Pada tahun 2014, beban operasi langsung meningkat 12,6% dari Rp3,85 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp4,33 triliun. Peningkatan beban operasi langsung terutama disebabkan oleh:

- (1) Perawatan sarana perkeretaapian naik 1,5% dari Rp1,28 triliun di tahun 2013 menjadi Rp1,30 triliun seiring dengan penambahan dan pengoperasian sarana perkeretaapian baru dan peningkatan keandalan sarana.
- (2) BBM dan listrik aliran atas naik 28,8% dari Rp935,95 miliar di tahun 2013 menjadi Rp1,21 triliun seiring dengan peningkatan kinerja angkutan di tahun 2014. Untuk meningkatkan efisiensi biaya BBM, perseroan telah menerapkan sistem Vendor Held Stock (VHS) dalam distribusi BBM bekerja sama dengan PT Patra Niaga, anak perusahaan PT Pertamina (Persero).

#### e. PSO Revenue

Public Service Obligation (PSO) revenue in 2014 amounted to Rp1.09 trillion, an increase of 59.3% compared Rp683.99 billion in 2013. This amount was realization of PSO calculation verified quarterly by Ministry of Transportation (Directorate General of Railway).

#### B. Costs of Revenue

The Company's costs of revenue increased by 19.4% from Rp5.92 trillion in 2013 to Rp7.07 trillion. Composition of costs of revenue consists of direct operating expenses amounted to 61% or Rp4.33 trillion and indirect operating expenses amounted to 39% or Rp2.73 trillion.

#### a. Direct Operating Expenses

Direct operating expenses consist of railway infrastructure maintenance, fuel and flux over electricity, operational and commercial employees, railway facilities depreciation, operational support, railway transportation support, lease of facilities and workshop, insurance, facility unit office support, all-in fuel and container terminal.

In 2014, direct operating expenses increased by 12.6% from Rp3.85 trillion in 2013 to Rp4.33 trillion. The increase in direct operating expenses was primarily due to:

- (1) Railway infrastructure maintenance increased by 1.5% from Rp1.28 trillion in 2013 to Rp1.30 trillion in line with the addition and operation of new railway facilities and improved reliability of the facilities.
- (2) Fuel and flux over electricity increased by 28.8% from Rp935.95 billion in 2013 to Rp1.21 billion due to improved transportation performance in 2014. To improve efficiency of fuel expenses, the Company has implemented Vendor Held Stock (VHS) system in fuel distribution in cooperation with PT Patra Niaga, a subsidiary of PT Pertamina (Persero).

(3) Pekerja operasional dan komersial naik 25,4% dari Rp626,69 miliar di tahun 2013 menjadi Rp786,17 miliar terutama karena pemberlakuan tambahan tunjangan pekerja yang mulai efektif bulan Januari 2014 seperti tunjangan representasi, transportasi dan tunjangan beras, tunjangan pendidikan serta IKKO (Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi) sampai dengan bulan Desember 2014.

(4) Penyusutan sarana perkeretaapian naik 47,0% dari Rp277,09 miliar di tahun 2013 menjadi Rp407,24 miliar terutama karena adanya kenaikan jumlah aset diantaranya sarana baru asal investasi (Lokomotif dan Gerbong) di tahun berjalan.

#### **b. Beban Operasi Tidak Langsung**

Beban operasi tidak langsung terdiri dari pos-pos perawatan dan operasi prasarana perkeretaapian, beban optimalisasi aset, beban K3, perawatan prasarana pendukung angkutan KA, beban stasiun, penyusutan AT prasarana dan amortisasi hak pengoperasian aset prasarana.

Pada tahun 2014, beban operasi tidak langsung meningkat 32,1% dari Rp2,07 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp2,73 triliun. Peningkatan beban operasi tidak langsung terutama disebabkan oleh:

- (1) Perawatan dan operasi prasarana perkeretaapian naik 27,4% dari Rp1,29 triliun di tahun 2013 menjadi Rp1,64 triliun sebagai salah satu upaya peningkatan keandalan prasarana.
- (2) Optimalisasi aset naik 54,0% dari Rp341,50 miliar di tahun 2013 menjadi Rp525,94 miliar sebagai beban atas pembebasan lahan, sertifikasi tanah, pemeliharaan/perawatan dan pemasaran aset.
- (3) Perawatan prasarana pendukung angkutan KA naik 34,5% dari Rp130,30 miliar di tahun 2013 menjadi Rp175,28 miliar di tahun 2014 terutama disebabkan adanya pekerjaan pemeliharaan prasarana pendukung (gedung kantor), perbaikan dan perawatan bangunan *heritage* Stasiun Tulungagung dan pekerjaan dan perawatan/rehabilitasi/peningkatan fasilitas pelayanan penumpang untuk stasiun-stasiun Jabodetabek.

(3) Operational and commercial employees increased by 25.4% from Rp626.69 billion in 2013 to Rp786.17 billion, primarily due to additional employee benefits which became effective in January 2014, such as: representation allowance, transportation and rice allowance, education allowance and IKKO (Rewards for Successful Operational Performance) up to December 2014.

(4) Railway facilities depreciation increased by 47.0% from Rp277.09 billion in 2013 to Rp407.24 billion, mainly due to the increased number of assets including new facilities from investment (Locomotives and Wagons) in the current year.

#### **b. Indirect Operating Expenses**

Indirect operating expenses consist of railway infrastructure maintenance and operation, asset optimization expenses, K3 expenses, railway transportation supporting facility maintenance, station expenses, depreciation of infrastructure fixed assets and amortization of infrastructure fixed assets operational rights.

In 2014, indirect operating expenses increased by 32.1% from Rp2.07 trillion in 2013 to Rp2.73 trillion. Indirect operating expenses increased primarily due to:

- (1) Railway infrastructure maintenance and operation increased by 27.4% from Rp1.29 trillion in 2013 to Rp1.64 trillion as an effort to improve infrastructure reliability.
- (2) Assets optimization increased by 54.0% from Rp341.50 billion in 2013 to Rp525.94 billion representing expenses for land acquisition, land titling, assets maintenance and marketing.
- (3) Railway transportation supporting facility maintenance grew by 34.5% from Rp130.30 billion in 2013 to Rp175.28 billion in 2014 primarily due to maintenance work of supporting infrastructure (office building), renovation and maintenance of heritage building Tulungagung Station and work and maintenance/rehabilitation/development of passenger service facilities at Jabodetabek stations.

(4) Penyusutan aset tetap prasarana naik 86,1% dari Rp20,10 miliar di tahun 2013 menjadi Rp37,41 miliar terutama disebabkan oleh pemugaran kawasan Museum Ambarawa dan kapitalisasi aset renovasi Stasiun Semarang Poncol dan Stasiun Gundih.

(5) Amortisasi hak pengoperasian aset prasarana naik 164% dari Rp9,19 miliar di tahun 2013 menjadi Rp24,28 miliar di tahun 2014 yang merupakan amortisasi hak pengelolaan prasarana Divre III Sumatera Selatan dan Divre I Sumatera Utara serta amortisasi atas pensertifikatan tanah selama tahun 2014.

#### C. Laba Kotor

Di tahun 2014 Perseroan membukukan laba kotor sebesar Rp3,41 triliun, meningkat 27,2% dibandingkan Rp2,68 triliun di tahun 2013. Peningkatan laba kotor didorong oleh peningkatan pendapatan yang mencapai 21,8% sementara kenaikan beban pokok pendapatan dapat dijaga dengan kenaikan hanya 19,4% sebagai hasil dari upaya efisiensi di berbagai operasional perseroan.

#### D. Beban Usaha

Beban usaha pada tahun 2014 mencapai Rp1,84 triliun, meningkat 13,5% dibandingkan Rp1,62 triliun pada tahun 2013. Komponen terbesar dari beban usaha adalah beban umum dan administrasi (93%), diikuti beban penjualan (7%) dan beban imbalan pasca kerja (5%).

(4) Depreciation of infrastructure fixed assets increased by 86.1% from Rp20.10 billion in 2013 to Rp37.41 billion, primarily due to renovation of Ambarawa Museum area and asset capitalization of renovation of Semarang Poncol and Gundih Stations.

(5) Amortization of infrastructure fixed assets operational rights increased by 164% from Rp9.19 billion in 2013 to Rp24.28 billion in 2014 representing amortization of infrastructure management rights of Divre III South Sumatera and Divre I North Sumatera as well as amortization of land certification during 2014.

#### C. Gross Profit

In 2014 the Company recorded a gross profit of Rp3.41 trillion, an increase of 27.2% compared to Rp2.68 trillion in 2013. The increase in gross profit was driven by increased revenue, which reached 21.8% while the increase in costs of revenue could be maintained at lower rate of 19.4% as a result of efficiency in various operational lines of the Company.

#### D. Operating Expenses

Operating expenses in 2014 reached Rp1.84 trillion, an increase of 13.5% compared to Rp1.62 trillion in 2013. The largest component of operating expenses is general and administrative expenses (93%), followed by sales expenses (7%) and post service liabilities expenses (5%).

					(in million Rupiah)	
<b>Beban Usaha</b>	<b>2013</b>		<b>2014</b>		<b>Δ</b>	<b>Operating Expenses</b>
Beban penjualan	74.508	6%	116.466	7%	56,3%	Sales expenses
Beban umum dan administrasi	1.276.813	94%	1.566.423	93%	22,7%	General and administrative expenses
Beban imbalan pasca kerja (PSL)	209.048	13%	90.500	5%	-56,7%	Past-service liabilities expenses
Pajak bumi dan bangunan (PBB)	34.753	2%	44.154	2%	27,1%	Property tax
Penyusutan aset tetap lainnya (fasilitas umum)	25.181	2%	22.258	1%	-11,6%	Other fixed assets depreciation
Jumlah beban usaha	1.620.303	100%	1.839.801	100%	13,5%	Total operating expenses



- a. Beban penjualan meningkat 56,3% dari Rp74,51 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp116,466 miliar. Peningkatan beban penjualan ini merupakan dampak dari peningkatan aktivitas pemasaran perseroan sepanjang tahun 2014.
- b. Beban umum dan administrasi naik 22,7% dari Rp1,28 triliun di tahun 2013 menjadi Rp1,57 triliun. Hal ini terutama sebagai dampak dari peningkatan biaya-biaya yang berkaitan dengan upaya meningkatkan kesejahteraan pekerja. Komponen biaya yang mengalami kenaikan signifikan adalah sebagai berikut:
  - (1) Beban pekerja naik 28,4% dari Rp758,71 miliar di tahun 2013 menjadi Rp974,53 miliar.
  - (2) Biaya perjalanan dinas naik 72,3% dari Rp38,83 miliar di tahun 2013 menjadi Rp66,92 miliar.
  - (3) Biaya inventaris naik 141,2% dari Rp14,34 miliar di tahun 2013 menjadi Rp34,59 miliar.
  - (4) Biaya asuransi naik 558,2% dari Rp1,31 miliar di tahun 2013 menjadi Rp8,64 miliar.
  - (5) Biaya pelayanan kesehatan umum naik 783,8% dari Rp926 juta di tahun 2013 menjadi Rp8,18 miliar.
  - (6) Biaya pemeriksaan naik 171,4% dari Rp2,25 miliar di tahun 2013 menjadi Rp6,11 miliar.
- a. Sales expenses increased by 56.3% from Rp74.51 billion in 2013 to Rp116.466 billion. The increase in sales expenses was a result of the Company's marketing activities during 2014.
- b. General and administrative expenses increased by 22.7% from Rp1.28 trillion in 2013 to Rp1.57 trillion. This was mainly due to the increase in expenses related to efforts to improve employee welfare. Expense components with significant increase are as follows:
  - (1) Employee expenses increased by 28.4% from Rp758.71 billion in 2013 to Rp974.53 billion.
  - (2) Official travel expenses increased by 72.3% from Rp38.83 billion in 2013 to Rp66.92 billion.
  - (3) Inventory expenses increased by 141.2% of Rp14.34 billion in 2013 to Rp34.59 billion.
  - (4) Insurance expenses increased by 558.2% of Rp1.31 billion in 2013 to Rp8.64 billion.
  - (5) Public health expenses increased by 783.8% from Rp926 million in 2013 to Rp8.18 billion.
  - (6) Investigation expenses increased by 171.4% from Rp2.25 billion in 2013 to Rp6.11 billion.

### E. Pendapatan (Beban) Lain-Lain

Pendapatan (beban) lain-lain pada tahun 2014 mencapai Rp(350,26) miliar, meningkat 29,3% dibandingkan Rp(270,81) miliar pada tahun 2013.

### E. Other Income (Expenses)

Other income (expenses) in 2014 reached Rp(350.26) billion, an increase of 29.3% compared to Rp(270.81) billion in 2013.

(dalam jutaan Rupiah)

(in million Rupiah)

Pendapatan (Beban) Lain-Lain	2013	2014	Δ	Other Income (Expense)
Pendapatan bunga	37.245	38.627	3,7%	Financial incomes
Beban bunga pinjaman	-308.199	-602.118	95,4%	Financial expenses
Selisih kurs	-37.386	-83.707	123,9%	Foreign exchange
Lain-lain-bersih	37.533	296.935	691,1%	Others-Net
Jumlah Pendapatan (Beban) Lain-Lain	-270.807	-350.263	29,3%	Total Other Income (Expense)

Komponen beban lain-lain yang mengalami kenaikan signifikan adalah beban bunga pinjaman atas kredit investasi (KI) dan Kredit Modal Kerja (KMK), KFW dan beban bunga pinjaman anak perusahaan. Sedangkan pos Lain-lain-bersih yang naik sebesar 691,1% mencapai Rp296,93 miliar dibandingkan Rp37,53 miliar pada tahun 2013 antara lain merupakan pendapatan denda atas kontrak, denda keterlambatan kedatangan impor lokomotif serta beban lainnya.

Components of other expenses that experienced significant increase were loan interest expenses on investment loans (KI), working capital loans (KMK), KFW and loan interest expenses of subsidiaries. While Others - net account increased by 691.1% reaching Rp296.93 billion compared to Rp37.53 billion in 2013, among others, represented revenue from contract penalties, late charges for arrival of imported locomotives, and other charges.

### F. Laba Sebelum Pajak Penghasilan

Perseroan mencatat laba sebelum pajak penghasilan sebesar Rp1,22 triliun, meningkat 54,6% dibandingkan Rp789,31 miliar pada tahun 2013. Kenaikan ini didorong oleh kenaikan laba kotor sebesar 27,2% yang lebih tinggi dibandingkan kenaikan beban usaha sebesar 13,5%.

### F. Profit Before Income Tax

The Company recorded a profit before income tax of Rp1.22 trillion, increased by 54.6% compared to Rp789.31 billion in 2013. The increase was driven by a gross profit increase of 27.2% which was higher than the increase in operating expenses of 13.5%.

### G. Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan

Pada tahun 2014, beban pajak kini dan beban (pendapatan) pajak tangguhan mencapai Rp276,55 miliar, naik 22,6% dibandingkan Rp228,59 miliar pada tahun 2013. Kenaikan beban pajak seiring dengan naiknya laba sebelum pajak penghasilan.

### G. Income Tax Benefit (Expense)

In 2014, current tax expense and deferred tax expense (income) reached Rp276.55 billion, grew by 22.6% compared to Rp228.59 billion in 2013. The increase in tax expense was in line with the increase in profit before income tax.

### H. Jumlah Laba Komprehensif

Perseroan membukukan laba komprehensif sebesar Rp943,43 miliar, meningkat 68,3% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp560,72 miliar.

### H. Total Comprehensive Income

The Company recorded a comprehensive income of Rp943.43 billion, an increase of 68.3% compared to the year 2013 which amounted to Rp560.72 billion.

### I. Kepentingan Non Pengendali

Kepentingan Non-Pengendali pada tahun 2014 sebesar Rp(4,79) miliar. Sedangkan pada tahun 2013 berjumlah Rp315 juta.

### I. Non-Controlling Interests

Non-controlling interests in 2014 was Rp(4.79) billion. Meanwhile, in 2013 amounted to Rp315 million.

### J. Jumlah Laba Komprehensif yang Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk

Laba komprehensif yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk tahun 2014 mencapai Rp948,22 miliar, meningkat 69,2% dari Rp560,40 miliar pada tahun 2013.

### K. Laba Per Saham-Dasar

Laba per saham Dasar di tahun 2014 sebesar Rp287.640,57, meningkat 69,2% dibandingkan Rp169.996,62 pada tahun 2013.

## II. LAPORAN POSISI KEUANGAN

### ASET

Berdasarkan Rasio Compound Annual Growth Rate (CAGR). Selama lima tahun terakhir aset perseroan tumbuh sebesar 25% per tahun (CAGR). Pada tahun 2010 nilai aset tercatat sebesar Rp5,58 triliun dan meningkat hingga tiga kali lipat mencapai Rp16,89 triliun pada akhir tahun 2014. Jika dilihat dari kinerja pertumbuhan pendapatan, maka dapat diindikasikan bahwa pertumbuhan pendapatan dengan tingkat pertumbuhan tahunan sebesar 19% telah mendorong peningkatan nilai aset tersebut.

### Pertumbuhan Aset dalam 5 tahun terakhir (dalam jutaan Rupiah)

Assets growth in the last 5 years (in million Rupiah)

2010		5.583.599
2011		6.066.410
2012		8.961.062
2013		15.258.771
2014		16.894.609

### J. Total Comprehensive Income Attributable to Owners of the Parent Entity

Comprehensive income attributable to owners of the parent entity in 2014 reached Rp948.22 billion, an increase of 69.2% from Rp560.40 billion in 2013.

### K. Earnings Per Share - Basic

Earnings per share - basic in 2014 amounted to Rp287,640.57, an increase of 69.2% compared to Rp169,996.62 in 2013.

## II. STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

### ASSETS

Based on Compound Annual Growth Rate (CAGR) Ratio. Over the last five years the Company's assets grew by 25% per year (CAGR). In 2010 the assets value was recorded at Rp5.58 trillion and increased by threefold reaching Rp16.89 trillion at end of 2014. In terms of revenue growth performance, it was indicated that revenue growth with an annual growth rate of 19% had triggered the increasing assets value.

Pada tahun 2014, jumlah aset Perseroan tumbuh 10,7% dari Rp15,26 triliun pada akhir tahun 2013 menjadi Rp16,90 triliun. Peningkatan aset didorong oleh peningkatan aset tidak lancar sebesar 17,7% dari Rp11,12 triliun di tahun 2013 menjadi 13,09 triliun. Sedangkan aset lancar turun 8,0% dari Rp4,14 triliun di tahun 2013 menjadi Rp3,81 triliun. Pada tahun 2014 komposisi aset terdiri dari 23% aset lancar dan 77% aset tidak lancar.

In 2014, the Company's total assets grew by 10.7% from Rp15.26 trillion at end of 2013 to Rp16.90 trillion. The growth in assets was driven by an increase in non-current assets of 17.7% from Rp11.12 trillion in 2013 to Rp13.09 trillion. While current assets fell by 8.0% from Rp4.14 trillion in 2013 to Rp3.81 trillion. In 2014 the composition of assets consisted of 23% current assets and 77% non-current assets.



#### A. Aset Lancar

Aset lancar turun sebesar Rp331,57 miliar atau 8,0% dari Rp4,14 triliun di tahun 2013 menjadi Rp3,81 triliun. Turunnya jumlah aset lancar terutama disebabkan oleh penurunan pada akun piutang lain-lain, pajak dibayar dimuka dan aset lancar lainnya.

#### A. Current Assets

Current assets decreased by Rp331.57 billion or 8.0% from Rp4.14 trillion in 2013 to Rp3.81 trillion. The decreasing amount of current assets was mainly due to the decrease in other receivables, prepaid taxes and other current assets.

(dalam jutaan Rupiah)				(in million Rupiah)
Aset Lancar	2013	2014	Δ	Current Assets
Kas setara kas	1.836.572	44,4%	<b>1.885.535</b> 49,5%	2,7%
Piutang usaha	361.708	8,7%	<b>447.546</b> 11,8%	23,7%
Piutang lain-Lain	140.819	3,4%	<b>41.372</b> 1,1%	-70,6%
Persediaan	638.527	15,4%	<b>602.850</b> 15,8%	-5,6%
Pendapatan yang akan diterima	249.168	6,0%	<b>394.785</b> 10,4%	58,4%
Uang muka	33.503	0,8%	<b>362.500</b> 9,5%	982,0%
Pajak dibayar dimuka	162.794	3,9%	<b>16.897</b> 0,4%	-89,6%
Aset lancar lainnya	714.792	17,3%	<b>54.829</b> 1,4%	-92,3%
Jumlah Aset Lancar	4.137.883	100,0%	<b>3.806.314</b> 100,0%	-8,0%

- a. Kas dan setara kas naik 2,7% dari Rp1,84 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp1,88 triliun. Peningkatan jumlah kas setara kas termasuk kas anak perusahaan disebabkan oleh peningkatan kinerja operasi perusahaan, pencairan dana *Public Service Obligation* (PSO) dari pemerintah dan pinjaman Kredit Modal Kerja (KMK).

- a. Cash and cash equivalents increased by 2.7% from Rp1.84 trillion in 2013 to Rp1.88 trillion. The increase in cash and cash equivalents included cash of subsidiaries due to improvement in the Company's operational performance, Public Service Obligation (PSO) disbursement from the government and Working Capital Loans (KMK).

- b. Piutang usaha naik 23,7% dari Rp361,71 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp447,55 miliar. Hal ini sejalan dengan naiknya kinerja angkutan perusahaan. Terutama kegiatan operasi angkutan barang di tahun 2014.
- c. Piutang lain-lain turun 70,6% dari Rp140,82 miliar di tahun 2013 menjadi Rp41,37 miliar karena membaiknya kinerja penagihan dalam proses penagihan piutang pihak ketiga.
- d. Persediaan turun 5,6% dari Rp638,53 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp602,85 miliar terutama disebabkan turunnya nilai persediaan suku cadang prasarana pokok sebesar Rp103,13 miliar. Hal ini terutama disebabkan optimalisasi penggunaan barang persediaan untuk perawatan/pemeliharaan aset perusahaan untuk mendukung kegiatan operasi Perseroan. Penurunan persediaan suku cadang prasarana pokok dikompensasi dengan kenaikan suku cadang sarana gerak sebesar Rp71,06 miliar untuk mendukung peningkatan kehandalan dan utilitas kereta api.
- e. Pendapatan yang masih akan diterima naik 58,4% dari Rp249,17 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp394,78 miliar terutama disebabkan oleh adanya piutang subsidi PSO dari pemerintah yang belum diterima di tahun 2014 sebesar Rp380,42 miliar.
- f. Uang muka naik signifikan sebesar 982,0% dari Rp33,50 miliar di tahun 2013 menjadi Rp362,50 miliar terutama disebabkan oleh pemberian uang muka pada pihak ketiga sebesar Rp358,06 miliar sebagai pembayaran dimuka kepada sub kontraktor dan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk menyelesaikan proyek-proyek infrastruktur yang sedang berjalan.
- g. Aset lancar lainnya turun 92,3% dari Rp714,79 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp54,83 miliar terutama disebabkan turunnya uang muka penyelesaian *letter of credit* (LC) atas pembelian suku cadang persediaan aset tetap pada Bank BRI dan BNI.
- b. Trade receivables increased by 23.7% from Rp361.71 billion in 2013 to Rp447.55 billion. This is in line with the improved performance of freight transportation particularly operations of freight transportation in 2014.
- c. Other receivables decreased by 70.6% from Rp140.82 billion in 2013 to Rp41.37 billion due to improved performance in billing collection process of third-party receivables.
- d. Inventories decreased by 5.6% from Rp638.53 billion in 2013 to Rp602.85 billion, mainly due to the declining value of basic infrastructure spare parts amounted to Rp103.13 billion. This was mainly due to optimization of the use of basic infrastructure spare parts for assets maintenance to support the Company's operations. The decline in basic infrastructure spare parts was compensated by an increase in moveable infrastructure spare parts of Rp71.06 billion to support the improved railway reliability and utilization.
- e. Accrued income increased by 58.4% from Rp249.17 billion in 2013 to Rp394.78 billion, primarily due to PSO subsidy receivables from the government that had not been received in 2014 and amounted to Rp380.42 billion.
- f. Advances increased significantly by 982.0% from Rp33.50 billion in 2013 to Rp362.50 billion, mainly due to advances to third parties amounted to Rp358.06 billion as advance payments to sub-contractors and incurred expenses to complete the ongoing infrastructure projects.
- g. Other current assets decreased by 92.3% from Rp714.79 billion in 2013 to Rp54.83 billion, mainly due to the decline in advances of letter of credit (LC) settlement on purchase of fixed assets spare parts to Bank BRI and BNI.

### B. Aset Tidak Lancar

Aset tidak lancar naik sebesar Rp1,97 triliun atau 17,7% dari Rp11,12 triliun di tahun 2013 menjadi Rp13,09 triliun di tahun 2014. Peningkatan jumlah aset tidak lancar terutama disebabkan naiknya nilai aset tetap dan aset lain-lain.

### B. Non-Current Assets

Non-current assets increased by Rp1.97 trillion or 17.7% from Rp11.12 trillion in 2013 to Rp13.09 trillion in 2014. The increase in non-current assets was mainly due to the increasing fixed assets and other assets.

(dalam jutaan Rupiah)					(in million Rupiah)	
Aset Tidak Lancar	2013		2014		Δ	Non-Current Assets
Aset pajak tangguhan	168.414	2%	128.114	1%	-23,9%	Deferred tax assets
Aset tetap	10.312.017	93%	12.156.629	93%	17,9%	Fixed assets
Properti investasi	698	0%	698	0%	0,0%	Investment properties
Aset lain-lain	639.758	6%	802.853	6%	25,5%	Other assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	11.120.887	100,0%	13.088.294	100,0%	17,7%	Total Non-Current assets

a. Aset tetap meningkat 17,9% dari Rp10,31 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp12,16 triliun. Peningkatan aset tetap terutama disebabkan adanya penambahan aset sarana gerak, prasarana, fasilitas dan aset tetap dalam penyelesaian yang jumlahnya setelah dikurangi penyusutan mencapai Rp1,84 triliun. Peningkatan aset tetap perusahaan sebagian besar didominasi oleh penambahan aset sarana (Lokomotif, KRL, KRD dan Gerbong) secara langsung akan berkontribusi positif kepada pendapatan perusahaan, baik jangka pendek maupun jangka panjang.

a. Fixed assets increased by 17.9% from Rp10.31 trillion in 2013 to Rp12.16 trillion. The increase in fixed assets was primarily due to the addition of moveable infrastructure, infrastructure, facilities and fixed assets which amounted to Rp1.84 trillion after depreciation. The increase in the Company's fixed assets was largely dominated by additional infrastructure (Locomotive, KRL, KRD and wagons) wherein the additional fixed assets would directly contribute positively to the Company's revenue in short and long terms.



- b. Aset lain-lain meningkat 25,5% dari Rp639,76 miliar di tahun 2013 menjadi Rp802,85 miliar. Aset lain-lain terdiri dari aset dalam konstruksi, persediaan *scrap*, beban ditangguhkan, aset tak berwujud, hak pengoperasian aset prasarana, kerja sama operasi, dana pensiun swakelola dan lain-lain. Peningkatan signifikan terjadi pada:
- Aset dalam konstruksi yang naik 88,8% dari Rp27,54 miliar menjadi Rp51,98 miliar merupakan pekerjaan dalam proses, yaitu pemeliharaan sarana (Lokomotif, Kereta, gerbong, KRD atau KRL) dan prasarana (jembatan, gedung) yang belum diselesaikan di tahun 2014.
  - Kerja sama operasi yang naik 128,6% dari Rp26,22 miliar menjadi Rp59,94 miliar merupakan penyertaan modal kerja sama operasi PT KA Logistik dan PT KA Properti Manajemen dengan pihak ketiga.
  - Hak pengoperasian aset prasarana yang naik 16,95%: dari 491,8 miliar menjadi 575,3 miliar merupakan hak pengoperasian atas proyek pekerjaan infrastruktur perkeretaapian di Sumatera Utara dan Sumatera Selatan yang masih sepenuhnya selesai di tahun 2014.
  - Lain-lain yang naik 239,1% dari Rp5,11 miliar menjadi Rp17,35 miliar merupakan biaya operasi ditangguhkan dari entitas anak.

- b. Other assets increased by 25.5% from Rp639.76 billion in 2013 to Rp802.85 billion. Other assets consist of construction in progress, scrap inventory, deferred charges, intangible assets, right of infrastructure operation, joint operations, self-managed pension funds and others. The significant increase occurred in:
- Construction in progress increased by 88.8% from Rp27.54 billion to Rp51.98 billion representing infrastructure maintenance (locomotives, trains, wagons, KRD or KRL) and infrastructure (bridges, buildings) that had not been completed in 2014.
  - Joint operations increased by 128.6% from Rp26.22 billion to Rp59.94 billion, representing capital investments in joint operations of PT KA Logistik and PT KA Properti Manajemen with third parties.
  - Right of infrastructure operation grew by 16.95% from Rp491.8 billion to Rp575.3 billion, representing right to operate railway infrastructure project in North Sumatera and South Sumatera which had been fully completed in 2014.
  - Others increased by 239.1% from Rp5.11 billion to Rp17.35 billion representing deferred operating expenses of subsidiaries.

## LIABILITAS DAN EKUITAS

Jumlah liabilitas Perseroan meningkat 9,1% dari Rp9,14 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp9,97 triliun didorong oleh peningkatan liabilitas lancar sebesar 23,1% dari Rp4,26 triliun di tahun 2013 menjadi Rp5,24 triliun. Sedangkan liabilitas tidak lancar turun 3,1% dari Rp4,88 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp4,73 triliun. Pada tahun 2014 komposisi liabilitas terdiri dari 53% liabilitas lancar dan 47% liabilitas tidak lancar.

### A. Liabilitas Lancar

Liabilitas lancar naik sebesar Rp984,63 miliar atau 23,1% dari Rp4,26 triliun di tahun 2013 menjadi Rp5,24 triliun. Peningkatan liabilitas lancar terutama disebabkan oleh naiknya pos liabilitas jangka pendek dan pendapatan diterima dimuka.

## LIABILITIES AND EQUITY

Total liabilities of the Company increased by 9.1% from Rp9.14 trillion in 2013 to Rp9.97 trillion, driven by an increase in current liabilities of 23.1% from Rp4.26 trillion in 2013 to Rp5.24 trillion. Meanwhile non-current liabilities fell by 3.1% from Rp4.88 trillion in 2013 to Rp4.73 trillion. In 2014 composition of the liabilities consists of 53% current liabilities and 47% non-current liabilities.

### A. Current Liabilities

Current liabilities increased by Rp984.63 billion or 23.1% from Rp4.26 trillion in 2013 to Rp5.24 trillion. The increase in current liabilities was mainly due to increasing short-term liabilities and unearned revenue.

(dalam jutaan Rupiah)

(in million Rupiah)

Liabilitas Lancar	2013		2014		Δ	Current Liabilities
Liabilitas jangka pendek	1.640.533	39%	3.348.649	64%	104,1%	Short-term liabilities
Utang usaha	1.021.461	24%	553.369	11%	-45,8%	Trade payables
Biaya yang masih harus dibayar	704.864	17%	787.272	15%	11,7%	Accrued expenses
Utang pajak	561.717	13%	84.925	2%	-84,9%	Taxes payable
Pendapatan diterima dimuka	311.546	7%	430.574	8%	38,2%	Unearned income
Liabilitas lancar lainnya	18.413	0%	38.374	1%	108,4%	Other current liabilities
Jumlah Liabilitas Lancar	4.258.534	100%	5.243.163	100%	23,1%	Total Current Liabilities

- a. Liabilitas jangka pendek naik 104,1% dari Rp1,64 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp3,35 triliun sehubungan dengan adanya penambahan pinjaman Kredit Modal Kerja (KMK) kepada bank dan pinjaman kepada lembaga keuangan non-bank serta pinjaman investasi jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun.
- a. Short term liabilities increased by 104.1% from Rp1.64 trillion in 2013 to Rp3.35 trillion in line with the additional Working Capital Loans (KPK) due to banks and loans to non-bank financial institutions and long-term investment loans maturing within one year.
- b. Biaya yang masih harus dibayar naik 11,7% dari Rp704,86 miliar di tahun 2013 menjadi Rp787,27 miliar terutama karena adanya kenaikan biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar dari Rp37,34 miliar di tahun 2013 menjadi Rp206,00 miliar. Biaya tersebut merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Perseroan dan prasarana milik pemerintah, biaya K3 dan biaya jasa produksi/Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO) pekerja.
- b. Accrued expenses grew by 11.7% from Rp704.86 billion in 2013 to Rp787.27 billion, primarily due to an increase in indirect accrued operating expenses from Rp37.34 billion in 2013 to Rp206.00 billion. The expenses represented maintenance expense of the Company's basic infrastructure and the government's infrastructure, K3 expenses and production service expenses/ Rewards for Successful Operational Performance (IKKO).
- c. Pendapatan diterima dimuka naik 38,2% dari Rp311,55 miliar di tahun 2013 menjadi Rp430,57 miliar terutama disebabkan meningkatnya kinerja pendapatan dari operasi kereta angkutan penumpang, sewa tanah, iklan, *ticketing agent*, bangunan dan gudang yang naik dari Rp247,06 miliar di tahun 2013 menjadi Rp355,79 miliar. Pendapatan diterima dimuka dari aktivitas usaha entitas anak juga meningkat dari Rp30,77 miliar di tahun 2013 menjadi Rp49,50 miliar.
- c. Unearned revenue increased by 38.2% from Rp311.55 billion in 2013 to Rp430.57 billion, primarily due to improved performance of revenue from passenger transportation, land rental, advertising, ticketing agent, buildings and warehouses that increased from Rp247.06 billion in 2013 to Rp355.79 billion. Unearned revenue from business activities of subsidiaries also grew from Rp30.77 billion in 2013 to Rp49.50 billion.
- d. Liabilitas lancar lainnya naik 108,4% dari Rp18,41 miliar di tahun 2013 menjadi Rp38,37 miliar terutama disebabkan meningkatnya Dana Swakelola Jaminan Kesehatan dari Rp12,66 miliar menjadi Rp19,47 miliar dan Utang Pekerja dari Rp3,20 miliar menjadi Rp15,59 miliar.
- d. Other current liabilities increased by 108.4% from Rp18.41 billion in 2013 to Rp38.37 billion mainly due to an increase in Self-Managed Health Insurance Funds from Rp12.66 billion to Rp19.47 billion and Employee Loans from Rp3.20 billion to Rp15.59 billion.

## B. Liabilitas Tidak Lancar

Liabilitas tidak lancar turun sebesar Rp151,93 miliar atau 3,1% dari Rp4,88 triliun di tahun 2013 menjadi Rp4,73 triliun. Penurunan liabilitas tidak lancar terutama disebabkan oleh turunnya pos utang iuran pensiun sekaligus dan liabilitas jangka panjang.

## B. Non-Current Liabilities

Non-current liabilities decreased by Rp151.93 billion or 3.1% from Rp4.88 trillion in 2013 to Rp4.73 trillion. The decrease in non-current liabilities was mainly due to lower lump sum pension contributions and long-term liabilities.

(dalam jutaan Rupiah)					(in million Rupiah)
Liabilitas Tidak Lancar	2013		2014	Δ	Non-Current Liabilities
Liabilitas imbalan kerja	88.846	2%	95.037	2%	7,0% Employment benefit obligation
Utang iuran pensiun sekaligus	496.263	10%	416.763	9%	-16,0% Lump-sum pension contribution liability
Utang iuran pensiun swakelola	60.318	1%	67.734	1%	12,3% Self-managed pension fund contribution liability
Liabilitas jangka panjang	4.232.559	87%	4.146.522	88%	-2,0% Long-term liabilities
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	4.877.986	100%	4.726.056	100%	-3,1% Total Non-Current Liabilities

a. Utang iuran pensiun sekaligus merupakan "Past service Liability" yang harus disetor KAI yang merupakan bagian dari sumber pendanaan yang akan digunakan untuk menutup jumlah kewajiban program Anuitas Pensiun dan Program Jaminan Hari Tua yang pembayarannya diangsur sebesar Rp79,50 miliar per tahun. Posisi utang iuran pensiun di awal tahun 2014 adalah sebesar Rp496,26 miliar. Dengan pembayaran angsuran tahun 2014 maka posisi utang iuran pensiun Perseroan di akhir tahun 2014 turun menjadi Rp416,76 miliar.

b. Liabilitas jangka panjang turun 2,0% dari Rp4,23 triliun menjadi Rp4,15 triliun terutama disebabkan karena realisasi pembayaran liabilitas jangka panjang baik di Induk dan Entitas anak yang sudah jatuh tempo serta realisasi jaminan pemeliharaan dan sewa guna usaha.

a. Lump sum pension contributions liabilities represent "Past Service Liability" that must be paid by KAI which are part of the source of funding which will be used to cover the liabilities of Pension Annuity and Pension Security Programs for which the installment payment is Rp79.50 billion per year. The balance of pension contribution liabilities at the beginning of 2014 amounted to Rp496.26 billion. With installment payments in 2014, the balance of the Company's pension contribution liabilities at the end of 2014 decreased to Rp416.76 billion.

b. Long term liabilities decreased by 2.0% from Rp4.23 trillion to Rp4.15 billion mainly due to realized disbursement of long-term liabilities for both the Parent and Subsidiary Entities that had matured and realized deposits of maintenance and leasing.

## C. Ekuitas

Jumlah ekuitas meningkat sebesar Rp803,14 miliar atau 13,1% dari Rp6,12 triliun di tahun 2013 menjadi Rp6,92 triliun. Kenaikan ekuitas disebabkan oleh kenaikan saldo laba ditahan, laba tahun berjalan dan penurunan kepentingan non pengendali.

## C. Equity

Total equity grew by Rp803.14 billion, or 13.1% of Rp6.12 trillion in 2013 to Rp6.92 trillion. The increase in equity was due to the increased retained earnings, current year profit and decreased non-controlling interests.

(dalam juta Rupiah)				(in million Rupiah)
<b>Ekuitas</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Δ</b>	<b>Equity</b>
Modal saham	3.296.547	<b>3.296.547</b>	-	Capital Stock
Bantuan pemerintah yang belum ditentukan statusnya	1.197.801	<b>1.197.801</b>	-	Government equity participation
Selisih likuidasi	968	<b>968</b>	-	Difference liquidation
Saldo laba:				Retained earnings:
• Cadangan umum	4.747	<b>4.747</b>	-	• General reserve
• Saldo laba yang dicadangkan	669.203	<b>669.203</b>	-	• Appropriated
• Saldo laba belum yang dicadangkan	849.965	<b>1.658.086</b>	95,1%	• Unappropriated
Jumlah ekuitas yang dapat diatribusikan:				Total equity attributable to owners of:
• Kepada pemilik-entitas induk	6.019.232	<b>6.827.353</b>	13,4%	• The company-parent entity
• Kepentingan non pengendali	103.018	<b>98.036</b>	-4,8%	• Non-controlling interest
Jumlah Ekuitas	6.122.250	<b>6.925.389</b>	13,1%	Total Equity

### III. LAPORAN ARUS KAS

### III. STATEMENTS OF CASH FLOWS

(dalam juta Rupiah)				(in million Rupiah)
<b>Arus Kas Konsolidasian</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Δ</b>	<b>Consolidated Statement of Cash Flows</b>
Kas bersih diperoleh dari aktivitas operasi	1.907.915	<b>2.427.828</b>	27,3%	Net cash provided from operating activities
Kas bersih digunakan untuk aktivitas investasi	(5.165.770)	<b>(3.251.255)</b>	-37,1%	Net cash used in investing activities
Kas bersih diperoleh dari aktivitas pendanaan	3.998.576	<b>872.390</b>	-78,2%	Net cash provided from financing activities
Kenaikan bersih kas dan setara kas	740.721	<b>48.963</b>	-93,4%	Net increase in cash and cash equivalents
Kas dan setara kas pada awal periode	1.095.851	<b>1.836.572</b>	67,6%	Cash and cash equivalents at beginning year
Kas dan setara kas pada akhir periode	1.836.572	<b>1.885.535</b>	2,7%	Cash and cash equivalents at end of the period

Posisi kas dan setara kas Perseroan di akhir tahun 2014 sebesar Rp1,88 triliun atau meningkat 2,7% dibandingkan posisi di akhir tahun 2013 sebesar Rp1,83 triliun.

The Company's cash and cash equivalents at end of 2014 amounted to Rp1.88 trillion, an increase of 2.7% compared to the balance at end of 2013 which was Rp1.83 trillion.

a. Kas Bersih Diperoleh Dari Aktivitas Operasi

Pada tahun 2014, arus kas yang diperoleh dari aktivitas operasi tercatat sebesar Rp2,43 triliun atau meningkat 27,3% dibandingkan tahun 2013 sebesar Rp1,91 triliun. Peningkatan ini disebabkan oleh pendapatan dari pelanggan yang meningkat Rp2,05 triliun atau 23,9% dari 8,60 triliun menjadi

a. Net Cash Provided by Operating Activities

In 2014, cash flow from operating activities amounted to Rp2.43 trillion or increased by 27.3% compared to the year 2013 which was Rp1.91 trillion. This increase was due to an increase in cash receipts from customers of Rp2.05 trillion or 23.9% from Rp8.60 trillion to Rp10.65 trillion.

Rp10,65 triliun. Sementara pembayaran kas kepada pemasok dan pekerja, bunga pinjaman dan pembayaran pajak penghasilan yang secara total mencapai 8,23 triliun, meningkat 23,0% dari Rp6,69 triliun pada awal periode.

- b. Kas Bersih Digunakan Untuk Aktivitas Investasi Secara total, kas yang digunakan untuk aktivitas investasi turun 37,1% dari Rp5,16 triliun pada tahun 2013 menjadi Rp3,25 triliun. Penurunan ini antara lain disebabkan turunnya perolehan aset tetap sebesar 41,3% dari Rp4,63 triliun di tahun 2013 menjadi Rp2,72 triliun karena adanya rencana investasi yang belum terealisasi seluruhnya di tahun berjalan. Aktivitas investasi lainnya yang mengalami penurunan adalah hak pengelolaan aset prasarana, aset tak berwujud dan iuran pensiun swakelola yang secara total turun 71,9% dari Rp335,84 miliar di tahun 2013 menjadi Rp94,20 miliar.

Sebaliknya, terjadi peningkatan pada uang muka dan kerja sama operasi yang secara total meningkat 177,7% dari Rp134,99 miliar pada tahun 2013 menjadi Rp374,93 miliar. Sedangkan penerimaan bunga naik 3,7% dari 37,24 miliar di tahun 2013 menjadi Rp38,63 miliar.

- c. Kas Bersih Diperoleh Dari Aktivitas Pendanaan Kas yang diperoleh dari aktivitas pendanaan mencatat saldo sebesar Rp872,39 miliar, turun 78,2% dibandingkan Rp3,99 triliun pada tahun 2013. Hal ini disebabkan oleh pembayaran pinjaman jangka panjang serta pembayaran dividen. Pada tahun 2014 Perseroan membayar dividen kepada pemegang saham sebesar Rp140,1 miliar, meningkat 107,4% dibandingkan Rp67,56 miliar pada tahun 2013.

While cash paid to suppliers and employees, interest on loans and income tax payments in total amounted to Rp8.23 trillion, increased by 23.0% from Rp6.69 trillion at the beginning of the period.

b. Net Cash Used in Investing Activities

In total, cash used in investing activities decreased by 37.1% from Rp5.16 trillion in 2013 to Rp3.25 trillion. This decrease was partly due to a decline in fixed assets acquisition of 41.3% from Rp4.63 trillion in 2013 to Rp2.72 trillion due to investment plans that had not fully realized in the current year. Other decreasing investing activities were management right of infrastructure, intangible assets and self-managed pension contributions which in total fell by 71.9% of Rp335.84 billion in 2013 to Rp94.20 billion.

Conversely, advances and joint operations in total increased by 177.7% from Rp134.99 billion in 2013 to Rp374.93 billion. While interest income increased by 3.7% from Rp37.24 billion in 2013 to Rp38.63 billion.

c. Net Cash Provided by Financing Activities

Cash provided by financing activities recorded a balance of Rp872.39 billion, decreased by 78.2% compared to the balance of Rp3.99 trillion in 2013. This was triggered by long-term loan repayments and dividend payment. In 2014 the Company paid dividends to shareholders amounted to Rp140.1 billion, an increase of 107.4% compared to Rp67.56 billion in 2013.

#### IV. RASIO-RASIO UTAMA

Rasio-rasio keuangan berikut disajikan untuk memperoleh gambaran tentang perkembangan finansial Perseroan dan sebagai acuan untuk melakukan analisis kesehatan finansial perseroan.

#### IV. KEY RATIOS

The following financial ratios are presented to obtain an overview of the Company's financial achievement and as a reference for analysis of the Company's financial soundness.

Aspek Rasio	2013	2014	Ratio Aspects
Imbalan kepada pemegang saham (ROE)	10,32%	<b>20,14%</b>	Return on equity
Imbalan investasi (ROI)	10,13%	<b>14,49%</b>	Return on investment
Rasio kas	43,13%	<b>35,96%</b>	Cash ratio
Rasio lancar	97,17%	<b>72,60%</b>	Current ratio
Periode penagihan piutang	42,71	<b>15,59</b>	Collection period
Perputaran persediaan	27,10	<b>21,00</b>	Inventory turnover
Perputaran total aset	56,95%	<b>68,90%</b>	Total assets turnover
Rasio modal sendiri terhadap total aset	35,02%	<b>35,86%</b>	Ratio of owner's equity to total assets

##### a. Imbalan kepada Pemegang Saham (ROE)

Rasio ROE menunjukkan tingkat efisiensi perusahaan dalam menggunakan modal milik pemegang saham (modal sendiri) untuk menghasilkan keuntungan dan pengembangan perusahaan. Semakin tinggi ROE semakin baik. Kinerja ROE pada tahun 2014 mencapai 20,14%, lebih baik daripada tahun 2013 yang mencapai 10,32%.

##### a. Return on Equity (ROE)

ROE indicates the Company's efficiency level in the use of shareholders capital (equity) to generate profits and develop the Company. The higher ROE, the better. ROE performance in 2014 was 20.14%, better than in 2013, which reached 10.32%.

##### b. Imbalan Investasi (ROI)

Rasio ROI menunjukkan seberapa baik perusahaan menggunakan dana yang diinvestasikan dalam memperoleh keuntungan. Berbeda dengan ROE yang hanya memperhitungkan dana ekuitas saja, ROI juga memperhitungkan dana dari hutang. Semakin tinggi ROI semakin baik dan menunjukkan efisiensi manajemen perusahaan dalam mengelola danaanya. Kinerja ROI pada tahun 2014 mencapai 14,49%, lebih baik daripada tahun 2013 yang mencapai 10,13%.

##### b. Return on Investment (ROI)

ROI shows how well the Company uses the invested funds in generating income. Unlike ROE which only takes into account equity funds, ROI also considers debt funds. The higher ROI the better and demonstrates the Company's efficiency in managing its funds. ROI performance in 2014 was 14.49%, better than in 2013, which reached 10.13%.

##### c. Rasio Kas

Rasio kas mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi liabilitas jangka pendeknya secara cepat. Semakin tinggi maka kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban pembayarannya semakin baik. Kinerja rasio kas pada tahun 2014 sebesar 35,96%, lebih rendah dari tahun 2013 sebesar 43,13%.

##### c. Cash Ratio

Cash ratio measures the Company's ability to meet its short-term liabilities immediately. The higher the figure, the better the Company's ability to meet its payment obligations. Cash ratio performance in 2014 was 35.96%, lower than in 2013 which reached 43.13%.

#### d. Rasio Lancar

Rasio lancar mengukur sumber daya perusahaan dalam membayar hutang-hutangnya dalam waktu 12 bulan kedepan. Semakin tinggi rasio lancar semakin terjamin pembayaran hutang-hutang perusahaan. Kinerja rasio lancar pada tahun 2014 sebesar 72,60%, lebih rendah dari tahun lalu sebesar 97,17%.

#### e. Periode Penagihan Piutang (*Collection Period*)

Periode penagihan piutang mengukur waktu yang dibutuhkan perusahaan untuk menerima pembayaran atas tagihan dari suatu usaha. Semakin rendah *collection period* semakin baik. Kinerja *collection period* Perseroan pada tahun 2014 adalah 15,59 hari, lebih baik dibandingkan tahun 2013 sebesar 42,71 hari.

#### f. Perputaran Persediaan

Perputaran persediaan mengukur berapa lama persediaan digunakan. Semakin rendah perputaran persediaan semakin baik. Kinerja perputaran persediaan tahun 2014 adalah sebesar 21,00 hari, lebih baik daripada tahun 2013 sebesar 27,10 hari. Selain itu, perbaikan tahun ini yang sebesar 6,10 hari, lebih kecil dari perbaikan tahun lalu yang mencapai 9,19 hari.

#### g. Perputaran Total Aset (TATO)

Perputaran Total Aset mengukur efisiensi perusahaan dalam memanfaatkan asetnya. Semakin tinggi TATO semakin efisien perusahaan memanfaatkan asetnya. Kinerja TATO pada tahun 2014 mencapai 68,90%, lebih baik daripada tahun 2013 sebesar 56,95%. Selain itu, perbaikan TATO di tahun 2014 sebesar 11,95% lebih baik daripada perbaikan TATO tahun 2013.

#### h. Rasio Total Modal Sendiri terhadap Total Aset

Rasio total modal sendiri terhadap total aset mengukur proporsi total modal sendiri yang digunakan dalam mendanai operasional perusahaan. Untuk tujuan yang sama, rasio total modal sendiri terhadap total aset dapat disamakan dengan *debt to equity ratio*. Rasio total modal sendiri yang baik tidak terlalu tinggi dan juga tidak terlalu rendah. Kinerja rasio modal sendiri pada tahun 2014 sebesar 35,86%, sedang kinerja tahun 2013 sebesar 35,02%.

#### d. Current Ratio

Current ratio measures the Company's ability to repay its debts within 12 months. The higher current ratio the more assured the Company's debts repayment. Current ratio performance in 2014 was 72.60%, lower than last year which reached 97.17%.

#### e. Collection Period

Collection period measures the period required by the Company to receive payments on its invoices in its business. The lower collection period, the better. The Company's collection period performance in 2014 was 15.59 days, better than in 2013 which reached 42.71 days.

#### f. Inventory Turnover

Inventory turnover measures how long it takes for inventories to be used. The lower inventory turnover, the better. Inventory turnover performance in 2014 was 21.00 days, better than in 2013 which reached 27.10 days. Moreover, improvement during the year of 6.10 days, was smaller than improvement in last year which was 9.19 days.

#### g. Total Assets Turnover (TATO)

TATO measures the Company's efficiency in utilizing its assets. The higher TATO, the more efficiently utilized the Company's assets. TATO performance in 2014 was 68.90%, better than in 2013 which reached 56.95%. In addition, TATO improvement in 2014 of 11.95% was better than TATO improvement in 2013.

#### h. Total Equity to Total Assets Ratio

Total equity to total assets ratio measures the proportion of total equity used to fund the Company's operations. For the same purpose, total equity to total assets ratio is equal to debt to equity ratio. A sound total equity ratio is not too high or too low. Equity ratio performance in 2014 was 35.86%, while the performance in 2013 reached 35.02%.



## V. STRUKTUR MODAL

### a. Struktur Modal

Modal dasar Perseroan terdiri dari 9.880.000 saham biasa dengan nilai nominal Rp1.000.000 per saham, dan sampai dengan tanggal 31 Desember 2014 telah disetor sejumlah 3.296.547 saham atau sebesar Rp3.296.547.000.000 dan tahun 2011 telah disetor sejumlah 2.470.000 saham atau sebesar Rp2.470.000.000.000.

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 Rp70.000.000.000 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 KAI.

## V. CAPITAL STRUCTURE

### a. Capital Structure

Authorized capital of KAI consists of 9,880,000 common stocks with a nominal value of Rp1,000,000 per stock, and at December 31, 2014 had been paid 3,296,547 common stocks or equivalent to Rp3,296,547,000,000 and in 2011 was paid 2,470,000 common stocks or equivalent to Rp2,470,000,000,000.

On May 19, 1999, has been issued and fully paid 2,200,000 common stocks by the Government of the Republic of Indonesia, as the sole stockholder in accordance with Decision of Minister of Finance No. 173/KMK.01/1999 dated May 19, 1999.

On December 12, 2005, the Government increased its investment by Rp70,000,000,000 as stipulated in Regulation of Government of the Republic of Indonesia No. 61 of 2005 dated December 12, 2005 concerning amendment to Capital Investment of Government of the Republic of Indonesia in Capital Stocks of KAI.

Pada tanggal 31 Mei 2006, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Pemerintah Republik Indonesia No. 21 tahun 2006 tanggal 31 Mei 2006 tentang Perubahan Penyertaan Modal Pemerintah Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan KAI.

Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya (BPYBDS sebesar Rp826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan KAI. Selain itu terdapat Penambahan Modal Disetor sebesar Rp705.355 yang berasal dari kapitalisasi sebagian cadangan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia sampai dengan tahun buku 2011. Sehingga jumlah Penambahan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham KAI sebesar Rp826.547.000.000, yang terdiri dari 826.547 lembar saham dengan nilai nominal sebesar Rp1.000.000. Hal tersebut telah mendapatkan persetujuan RUPS Sirkular sesuai surat Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. S-765/MBU/2012 tanggal 27 Desember 2012.

### **b. Kebijakan Manajemen atas Struktur Modal**

Dalam mengelola permodalannya, Perseroan senantiasa mempertahankan kelangsungan usaha serta memaksimalkan manfaat bagi pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya. Perseroan secara aktif dan rutin menelaah dan mengelola permodalannya untuk memastikan struktur modal dan pengembalian yang optimal bagi pemegang saham, dengan mempertimbangkan efisiensi penggunaan modal berdasarkan arus kas operasi dan belanja modal, serta mempertimbangkan kebutuhan modal di masa yang akan datang.

On May 31, 2006, the Government increased its capital investment by Rp100,000,000,000 (one hundred billion Rupiah) as stipulated in Regulation of Government of the Republic of Indonesia No. 21 of 2006 dated May 31, 2006 concerning amendment to Capital Investment of Government of the Republic of Indonesia in Capital Stocks of KAI.

On December 10, 2007, the Government increased its investment by Rp100,000,000,000 (one hundred billion Rupiah) as stipulated in Regulation of Government of the Republic of Indonesia No. 74 of 2007 dated December 10, 2007 concerning Additional Capital Investment of Government of the Republic of Indonesia in Capital Stocks of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Based on Government Regulation (PP) No. 76 of 2012 concerning Additional Capital Investment of Government of the Republic of Indonesia in Capital Stocks of KAI dated September 12, 2012, BPYBDS (government equity participation) of Rp826,546,294,646 was recognized as State Capital Investment on Statements of Financial Positions of KAI. In addition, there was Additional Paid in Capital amounted to Rp705,355 derived from capitalization of a portion of reserves of PT Kereta Api Indonesia (Persero) up to financial year 2011. Hence, the number of Additional State Capital of Government of the Republic of Indonesia in Capital Stocks of KAI amounted to Rp826,547,000,000, consisting of 826,547 shares with a nominal value of 1,000,000. This matter obtained approval in accordance GMS Circular according to Letter of State Minister of State-Owned Enterprises No. S-765/MBU/2012 dated December 27, 2012.

### **b. Management Policy on Capital Structure**

In managing its capital, the Company continues to maintain its going concern and maximize benefits for shareholders and other stakeholders. The Company actively and routinely reviews and manages its capital to ensure its capital structure and optimal returns for shareholders, taking into consideration efficient use of capital based on operating cash flows and capital expenditures, as well as consideration of capital needs in the future.

## VI. IKATAN MATERIAL UNTUK INVESTASI BARANG MODAL

### Tujuan Ikatan

KAI memerlukan investasi baik di bidang sarana, prasarana maupun fasilitas untuk mencapai sasaran seperti yang telah ditetapkan. Investasi dititikberatkan untuk pengembangan angkutan barang baik di Jawa maupun Sumatera, selain secara bertahap memperbarui kereta penumpang jarak jauh. Khusus untuk angkutan penumpang di wilayah jabodetabek, investasi dilakukan sejalan dengan Perpres 80/2011 yaitu investasi KA Komuter dan investasi KA Bandara Soekarno-Hatta. Selain itu untuk peningkatan kapabilitas bisnis korporat dilakukan pula peningkatan keselamatan untuk mengganti sarana yang umurnya sudah mencapai lebih dari 30 tahun terutama terhadap kereta penumpang jarak jauh tersebut. Untuk itu, Perseroan dan anak perusahaan melakukan ikatan perjanjian dengan pihak bank dan non-bank dalam rangka memperoleh dukungan finansial yang diperlukan.

### Sumber Dana dan Denominasi Mata Uang

- Perseroan melakukan perjanjian pinjaman melalui PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, dengan No: SLA/1209/DP3/2007 tanggal 19 April 2007 dan telah di-addendum di tanggal 31 Desember 2008 dengan No. AMA-330/SLA/1209/DSMI/2008. Kredit ini ditujukan untuk pembiayaan proyek Jabodetabek dengan fasilitas kredit sebesar Rp36,6 miliar.
- Perseroan melakukan Perjanjian Kredit Investasi (KI) dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk No. 13 tanggal 9 Maret 2011 tentang Perjanjian Kredit Investasi Pengadaan 144 Unit Lokomotif dan 2.400 Unit Gerbong (PPCW dan KKBW kap 50 ton) yang telah di-addendum beberapa kali dengan fasilitas kredit senilai Rp4,02 triliun.
- Perseroan melakukan Perjanjian Kredit Investasi (KI) dengan PT Bank Central Asia Tbk melalui Akta Perjanjian Kredit No. 11 pada tanggal 6 November 2013 untuk investasi pengadaan 600 Unit Gerbong PPCW dan 600 Unit Gerbong KKBW, dan telah di-addendum sebanyak satu kali di tahun 2014 melalui Akta No. 3 tanggal 8 Januari 2014 dengan fasilitas kredit sebesar Rp665 miliar.

## VI. MATERIAL COMMITMENTS FOR CAPITAL EXPENDITURE

### Purpose of Commitments

KAI requires investment in equipment, infrastructure and facilities to achieve its predetermined targets. The investments are focused on development of freight transportation both in Java and Sumatra, in addition to gradually renovate long-distance passenger trains. Particularly for passenger transportation in Jabodetabek region, investments are made in line with Perpres 80/2011 concerning investments in Commuter trains and railway Soekarno-Hatta airport. Moreover to improve corporate business capability, the safety level is also enhanced by replacing old facilities that have aged more than 30 years, particularly for the long-distance passenger trains. Therefore, the Company and its subsidiaries enter into commitments with banks and non-banks in order to obtain the required financial support.

### Sources of Funds and Currency Denomination

- The Company entered into a loan agreement with PT Bank Mandiri (Persero) Tbk No. SLA/1209/DP3/2007, dated April 19, 2007 as amended at December 31, 2008 with No. AMA-330/SLA/1209/DSMI/2008. This loan was to finance Jabodetabek project with a loan facility of Rp36.6 billion.
- The Company entered into an Investment Loan (KI) Agreement with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk No. 13 dated March 9, 2011 on Investment Loan Agreement for Procurement 144 Locomotives and 2,400 Wagons (PPCW and KKBW cap 50 tons) as amended several times with loan facilities of Rp4.02 trillion.
- The Company entered into an Investment Loan (KI) Agreement with PT Bank Central Asia Tbk as stipulated in Loan Agreement Deed No. 11 dated November 6, 2013, for procurement of 600 PPCW wagons and 600 KKBW wagons, as amended in 2014 under Deed No. 3 dated January 8, 2014 with a loan facility of Rp665 billion.

- d. Perseroan melakukan Perjanjian Kredit Investasi (KI) dengan Sindikasi Bank yaitu PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, dan PT Bank Central Asia Tbk melalui Akta No.15 tanggal 10 November 2014 untuk pengembangan prasarana jalur kereta api untuk Proyek Kereta Api Commuter Jabodetabek untuk tahun 2013 sampai tahun 2018 sebagai tindak lanjut dari PerPres Republik Indonesia No. 83 Tahun 2011 senilai Rp2,4 triliun.
- e. Perseroan melakukan Perjanjian Kredit Investasi (KI) pengadaan 50 Lokomotif dengan Export-Import Bank of The United States, Transaksi Ex-Im Bank No. AP087413XX-Indonesia pada tanggal 15 Oktober 2014 dengan jumlah kredit sebesar USD 94,285,480 tanpa jaminan Pemerintah.
- f. Entitas anak Perseroan; PT KA Logistik melakukan Perjanjian No. 14 dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk tanggal 11 Juli 2011 untuk kredit investasi dengan 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 pembiayaan Pekerjaan Bongkar Muat Batubara di Sumatera Selatan, Pengelolaan Area Peti Kemas di Sungai Lagoa, dan Proyek Cikarang Dry Port di Jababeka.
- g. Entitas anak Perseroan; PT KA Logistik melakukan Perjanjian Sewa Guna Usaha dengan PT Mandiri Tunas Finance dengan perjanjian No. 9431203686-3688;3710 tanggal 12 Desember 2012 atas pembelian 4 unit UD Trucks CWA260MX untuk jangka waktu 36 bulan yang akan jatuh tempo pada tanggal 12 Desember 2015.
- h. Entitas anak Perseroan; PT KAI Commuter Jabodetabek memperoleh pinjaman jangka panjang dari PT Bank Negara Indonesia (Persero) sesuai Akta perjanjian utang-piutang No. 11 Tanggal 14 November 2012 untuk pembelian 60 unit Kereta Rel Listrik (KRL) dengan plafon kredit sebesar Rp54 miliar.
- d. The Company entered into an Investment Loan (KI) Agreement with Syndicated Banks, namely PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, and PT Bank Central Asia Tbk as stipulated in Deed No. 15 dated November 10, 2014 to develop railway infrastructure for Jabodetabek Commuter Trains Project for the years 2013 up to 2018 as a follow up on Presidential Regulation of the Republic of Indonesia No. 83 of 2011 amounting to Rp2.4 trillion.
- e. The Company entered into Investment Loan (KI) Agreement for procurement of 50 locomotives with Export-Import Bank of the United States, Exim Bank transaction No. AP087413XX-Indonesia dated October 15, 2014 with a loan facility of USD94,285,480 without Government guarantee.
- f. The Company's subsidiary; PT KA Logistik entered into Agreement No. 14 with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk dated July 11, 2011 for investment loan with a loan period of 54 months maturing on January 11, 2016. The loan was used to purchase heavy equipment, containers and office and mess construction as well as to finance Coal Loading Unloading Work Project in South Sumatera, Management of Container Area at Lagoa River, and Cikarang Dry Port Project in Jababeka.
- g. The Company's subsidiary; PT KA Logistik entered into a lease agreement with PT Mandiri Tunas Finance under agreement No. 9431203686-3688;3710 dated December 12, 2012 to purchase 4 units of UD Trucks CWA260MX for a period of 36 months maturing on December 12, 2015.
- h. The Company's subsidiary; PT KAI Commuter Jabodetabek obtained a long-term loan from PT Bank Negara Indonesia (Persero) as stipulated in Loan Deed No. 11 dated November 14, 2012 to purchase 60 units of KRL with a loan limit of Rp54 billion.

- i. Entitas anak Perseroan; PT Railink memperoleh utang jaminan pemeliharaan sebesar USD 860,450 atas pembelian 4 (empat) set Kereta Api Bandara Kualanamu Medan sesuai dengan surat perjanjian kontrak untuk melaksanakan paket pekerjaan pengadaan barang Kereta Api Bandara Medan, Kualanamu No. 06/RL/VII/2012 tanggal 16 Juli 2012.
- j. Entitas anak Perseroan; PT KAI Commuter Jabodetabek melakukan Perjanjian Kredit Investasi (KI) dengan Sindikasi Bank yaitu PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, dan PT Bank Central Asia Tbk melalui Akta No.16 tanggal 10 November 2014 untuk pengembangan sarana lokomotif untuk Proyek Kereta Api Commuter Jabodetabek untuk tahun 2013 sampai tahun 2018 sebagai tindak lanjut dari Per Pres Republik Indonesia No. 83 Tahun 2011 senilai Rp660 miliar.
- i. The Company's subsidiary; PT Railink obtained a guarantee maintenance of USD860. 450 to purchase 4 (four) sets of Trains for Kualanamu Airport Medan as stipulated in contract agreement to perform work package for procurement of Trains for Medan Airport, Kualanamu No. 06/RL/VII/2012 dated July 16, 2012.
- j. The Company's subsidiary; PT KAI Commuter Jabodetabek entered into an Investment Loan (KI) Agreement with Syndicated Banks, namely PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, and PT Bank Central Asia Tbk as stipulated in Deed No. 16 dated November 10, 2014 to develop locomotive infrastructure for Jabodetabek Commuter Trains Project for the years 2013 up to 2018 as a follow up on Presidential Regulation of the Republic of Indonesia No, 83 of 2011 amounting to Rp660 billion.

#### **Langkah-Langkah Mengantisipasi Risiko Mata Uang**

Pendapatan dan pendanaan Perseroan dilakukan dalam mata uang Rupiah. Dikarenakan investasi dan belanja modal untuk pemenuhan suku cadang dan sarana produksi sebagian besar dilakukan dengan valuta asing, Perseroan memiliki eksposur risiko yang signifikan terhadap fluktuasi nilai tukar mata uang asing.

Namun saat ini Perseroan tidak melakukan perikatan kontrak *forward* pembelian valuta asing untuk melindungi beban operasi dan investasi di masa mendatang, tetapi telah melakukan *natural hedge* dari kontrak angkutan batubara di Sumatera Bagian Selatan, dengan PT Bukit Asam sebesar 22 juta ton per tahun, porsi 32% pembayaran diterima dalam USD dengan konversi nilai tukar (hingga saat ini) Rp10.500/USD. Dan berdasarkan proyeksi, kebutuhan atau permintaan dalam USD untuk transaksi luar negeri untuk pemenuhan suku cadang ini bisa ter-cover dari *hedging* tersebut bahkan jumlah kebutuhan valuta asing dalam USD tersebut masih berada jauh di bawah pendapatan angkutan yang diterima dalam USD tersebut.

#### **Mitigating Actions for Currency Risk**

The Company's revenue and funding are denominated in Rupiah. Because its investments and capital expenditures for fulfillment of spare parts and production facilities are mostly denominated in foreign currencies, the Company has a significant risk exposure from fluctuations in foreign currency exchange rates.

Currently the Company does not undertake a forward contract agreement to purchases foreign currencies to protect the future operating expenses and investments, however it has performed natural hedge wherein the coal transportation contract in Southern Sumatera with PT Bukit Asam of 22 million tons per year, 32% of the payments would be received in USD with a conversion rate (to date) Rp10,500/USD. Based on projection, the need or demand in USD for foreign transactions to fulfill spare parts could be covered by this hedging and even the foreign currency need in USD is still far below transportation revenue earned in USD currency.

## VII. INVESTASI BARANG MODAL YANG DIREALISASIKAN PADA TAHUN BUKU

### Jenis investasi barang modal

Pada tahun 2014, perusahaan melakukan investasi untuk penambahan aset tetap Perusahaan. Investasi Barang modal KAI terdiri dari:

Sarana, Prasarana, Fasilitas dan Aset Tidak Berwujud.

- Sarana Perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di atas rel. contohnya: Lokomotif, Kereta Rel Diesel, Kereta Rel Listrik, Kereta Penumpang, Gerbong, dan sarana Perkeretaapian khusus.
- Prasarana Perkeretaapian adalah Infrastruktur dan Penunjang yang dipergunakan untuk mendukung terselenggaranya transportasi Perkeretaapian. Contohnya: Jalan KA, Jembatan, Terowongan, Bangunan Stasiun, Emplasemen Stasiun, Peralatan Persinyalan, Peralatan telekomunikasi, Instalasi Listrik Aliran Atas.
- Fasilitas adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, perawatan dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api. Contohnya: Kendaraan Bermotor, Barang Inventaris, Mesin dan Peralatan, Instalasi Bergerak.
- Aset Tidak Berwujud adalah Aset non Moneter yang dapat diidentifikasi dan tidak mempunyai wujud fisik, serta dimiliki untuk digunakan dalam menghasilkan atau menyerahkan Barang atau Jasa. Contohnya: Hak Perolehan Prasarana (Konsesi), Sertifikasi Tanah, Lisensi Perangkat Lunak.

### Tujuan investasi barang modal

#### Purposes of Capital Expenditure

Jenis Investasi	Tujuan Investasi / Investment Objective	Type of Investment
Sarana	Menambah daya angkut angkutan barang dan penumpang Increasing volume of passenger and freight transportation	Rolling Stocks
Prasarana	Meningkatkan pelayanan, mendukung operasional dan kelancaran KA Improving services and supporting train operations	Infrastructure
Fasilitas	Meningkatkan pelayanan, memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api Improving services, providing comfort and convenience to railway users	Facilities
Aset Tidak Berwujud	Meningkatkan pendapatan usaha non angkutan Increasing revenues from non-transportation services	Intangible Assets

## VII. REALIZED CAPITAL EXPENDITURE IN CURRENT YEAR

### Types of capital expenditure

In 2014, the Company invested to increase its fixed assets. Capital expenditure of KAI consisted of Facilities, Infrastructure, Facilities and Intangible Assets.

- Rolling Stocks are vehicles that can move on rails, such as: Locomotive, KRD, KRL, Passengers Trains, Wagons, and Special Railway Facilities.
- Railway Infrastructure is Infrastructure and Supports used to support Railway transportation, such as: Railways, Bridges, Tunnels, Stations, Station Emplacement, Signalling Equipment, Telecommunication Equipment, Flux Over Electricity.
- Facilities are components required to provide railway transportation with convenience, comfort, care and safety for railway users, such as: Vehicles, Inventories, Machinery and Equipment, Moveable Installations.
- Intangible Assets are Non-monetary Assets that can be identified, do not have physical form, and owned to be used in generating or providing Goods or Services, such as: Concession, Land Certification, Software Licenses.

Kebijakan investasi KAI berfokus pada keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, kenyamanan, peningkatan volume angkutan penumpang dan barang, peningkatan usaha pendapatan non angkutan, kelancaran operasional dan pemenuhan sasaran jangka panjang Perseroan.

Pada tahun 2014, perusahaan melaksanakan investasi (*capital expenditure*) sebesar Rp1,71 triliun untuk penambahan dan peremajaan aset perusahaan.

KAI's investment policy focuses on safety, timeliness, service, comfort, increasing volume of passengers and freight, increasing non-transportation revenue, operational efficiency and fulfillment of the Company's long-term goals.

In 2014, the Company invested in capital expenditure of Rp1.71 trillion for addition and rejuvenation of the Company's assets.

### Investasi Investment Value

Investasi Barang Modal (Capex)	2013		2014		Δ	Capital Investment
Sarana	4.779.900.226.456	94,44%	1.382.698.174.641	80,84%	-71,07%	Rolling Stock
Prasarana	262.329.987.369	5,18%	301.748.301.987	17,64%	15,03%	Infrastructure
Fasilitas	19.242.476.176	0,38%	25.905.670.619	1,51%	34,63%	Facilities
Aset Tidak Berwujud	327.462.187.450	6,47%	112.869.244.220	6,60%	-65,53%	Intangible Asset
Jumlah	5.061.472.690.001	100%	1.710.352.147.247	100,00%	-66,21%	Total

Investasi barang modal secara keseluruhan menurun sebesar Rp3,35 triliun atau sebesar 66,21% dari realisasi tahun 2013 sebesar Rp5 triliun dikarenakan ekspansi perusahaan lebih banyak dilakukan di tahun 2013 atas pengadaan sarana perkeretaapian untuk mendukung proyek pemerintah dengan terselesaikannya jalur ganda (*double track*) di jalur pantai utara Jawa. Selain itu, adanya keterlambatan konstruksi pembangunan jalur ganda (*double track*) Sumatera Selatan serta pembebasan lahan juga mempengaruhi berkurangnya nilai investasi di tahun 2014.

Perseroan mengelompokkan investasi sebagai berikut:

- Sarana, investasi sarana perusahaan pada tahun 2014 mencapai Rp1,38 triliun yang terdiri dari pengadaan 5 lokomotif EMD untuk angkutan barang, 33 gerbong B, 600 gerbong KKBW, 500 gerbong PPCW, penambahan 256 unit KRL, 5 trainset K3 AC, dan 17 kereta bagasi.

Overall investment in capital expenditure declined by Rp3.35 trillion or 66.21% from realization in 2013 of Rp5 trillion because the Company's expansion was mostly done in 2013 for procurement of railway facilities to support government projects with the completion of double track on Java north coast route. In addition, delay in construction of South Sumatera double track and land acquisition also affected the decreasing investment value in 2014.

The Company classifies its investments as follows:

- Rolling Stock: the Company's investment in rolling stocks in 2014 reached Rp1.38 trillion consisting of procurement of 5 EMD locomotives for freight, 33 B wagons, 600 KKBW wagons, 500 PPCW wagons, additional 256 KRL units, 5 trainsets of K3 AC, and 17 luggage wagons.



- Prasarana, investasi prasarana pada tahun 2014 mencapai Rp302 miliar yang terdiri dari pembangunan Jalur Ganda Babaranjang Tarahan, pemasangan jaringan komunikasi, penataan spoor emplasemen, pekerjaan heritage, pembuatan los kerja penggeraman dan *overcapping*, pembangunan/ perpindahan kantor.
- Fasilitas, investasi fasilitas pada tahun 2014 mencapai Rp26 miliar yang terdiri dari penambahan genset, pengadaan toilet ramah lingkungan untuk K3 dan K1,fasilitas terkait pengembangan program IT.
- Aset tidak berwujud, investasi aset tidak berwujud mencapai Rp327 miliar yang terdiri dari persertifikatan aset tanah, pembebasan lahan, penyelesaian IMB, pengadaan tanah, pembuatan DED, AMDAL dan perijinan.

## VIII. INFORMASI DAN FAKTA MATERIAL SETELAH TANGGAL LAPORAN AKUNTAN

Tidak ada informasi dan fakta material bagi Perseroan yang terjadi setelah tanggal neraca yang mempunyai akibat material terhadap laporan keuangan secara keseluruhan, kecuali semua hal yang material yang telah diungkapkan dalam laporan keuangan tersebut.

- Infrastructure: investment in infrastructure in 2014 reached Rp302 billion consisting of development of Babaranjang Tarahan double track, communication network installation, track emplacement structuring, heritage work, construction of breaking and overcapping workshop, office development/reposition.
- Facilities: investment in facilities in 2014 reached Rp26 billion, consisting of additional generators, procurement of environmental friendly toilets for K3 and K1, facilities related to IT program development.
- Intangible Assets: investment in intangible assets reached Rp327 billion consisting of land certification, land clearance, IMB settlement, land acquisition, preparation of DED, AMDAL and licensing.

## VIII. SUBSEQUENT EVENTS

There were no material information and facts related to the Company that occurred after the balance sheet date which have material impact on the overall financial statements, except for all material matters disclosed in the financial statements.

## IX. KEBIJAKAN DIVIDEN

KAI melakukan kebijakan penggunaan saldo laba komprehensif atas pencapaian kinerja perusahaan selama satu tahun. Rasio pembagian laba komprehensif ditetapkan berdasarkan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Perseroan tidak membayarkan dividen dalam bentuk dividen per lembar saham, karena seluruh saham Perseroan dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia.

## IX. DIVIDEND POLICY

KAI has a policy on the use of comprehensive retained earnings for achievement of the Company's performance during the year. Distribution ration of comprehensive income is determined by Decision of General Meeting of Shareholders (GMS). The Company does not pay dividends in form of dividends per share, because all shares of the Company are owned by Government of the Republic of Indonesia.

(dalam juta Rupiah)						(in million Rupiah)
<b>Uraian</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Description</b>
Laba Bersih	216.336	201.908	425.568	560.402	<b>948.221</b>	Net Income
Jumlah Dividen	-	-	67.557	140.100	<b>237.055</b>	Total Dividend
Rasio Dividen	-	-	16%	25%	<b>25%</b>	Dividend Ratio
Waktu Pembayaran	-	-	2013	2014	<b>2015</b>	Term of Payment

## X. PROGRAM KEPEMILIKAN SAHAM OLEH KARYAWAN DAN MANAJEMEN

Perseroan tidak mempunyai program kepemilikan saham oleh karyawan dan manajemen.

## X. MANAGEMENT AND EMPLOYEES STOCK OWNERSHIP PROGRAM

The Company has no management and employee stock ownership program.

## XI. PENGGUNAAN DANA PENAWARAN UMUM

Perseroan tidak melakukan penawaran saham dan obligasi di bursa, sehingga tidak ada dana hasil penawaran umum di dalam ekuitas.

## XI. USE OF PROCEEDS FROM INITIAL PUBLIC OFFERING

The Company did not conduct public offering of shares and bonds on the exchange, so that no proceeds from public offerings in equity.

## XII. INVESTASI, EKSPANSI, DIVESTASI, RESTRUKTURISASI UTANG

### a. Investasi

Pada tahun 2014, perusahaan melaksanakan investasi (*capital expenditure*) sebesar Rp1,71 triliun untuk penambahan dan peremajaan aset perusahaan.

## XII. INVESTMENT, EXPANSION, DIVESTMENT, DEBT RESTRUCTURING

### a. Investment

In 2014, the Company invested in capital expenditure amounted to Rp1.71 trillion for addition and rejuvenation of its assets.

**b. Ekspansi**

Perseroan tidak memiliki program dan melaksanakan aktivitas yang terkait dengan investasi. Seluruh saham perseroan dimiliki oleh Pemerintah Indonesia.

**c. Divestasi**

Perseroan tidak memiliki program dan melaksanakan aktivitas yang terkait dengan divestasi. Seluruh saham perseroan dimiliki oleh Pemerintah Indonesia.

**d. Restrukturisasi Utang**

Selama tahun 2013, KAI tidak melakukan restrukturisasi utang.

**XIII. TRANSAKSI MATERIAL YANG MENGANDUNG BENTURAN KEPENTINGAN**

Pada tahun 2014 tidak terdapat transaksi material yang mengandung benturan kepentingan yang dilakukan Perseroan.

**XIV. DAMPAK PERUBAHAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Selama tahun 2014 tidak terdapat perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi maupun laporan keuangan konsolidasian Perseroan.

**XV. PERUBAHAN KEBIJAKAN AKUNTANSI**

Berikut ini adalah beberapa standar akuntansi yang telah diterbitkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan (DSAK) yang dipandang relevan terhadap pelaporan keuangan Perusahaan namun belum berlaku efektif untuk laporan keuangan tahun 2014:

1. PSAK No. 1 (2013): Penyajian Laporan Keuangan, yang diadopsi dari IAS 1, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini mengubah penyajian kelompok pos-pos dalam Penghasilan Komprehensif Lain. Pos-pos yang akan direklasifikasi ke laba rugi disajikan terpisah dari pos-pos yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi.

**b. Expansion**

The Company did not have program and implement activities related to investment. All shares of the Company are owned by Government of the Republic of Indonesia.

**c. Divestment**

The Company did not have program and implement activities related to divestment. All shares of the Company are owned by Government of the Republic of Indonesia.

**d. Debt Restructuring**

During the year 2014, KAI did not conduct debt restructuring.

**XIII. MATERIAL TRANSACTIONS INVOLVING CONFLICT OF INTEREST**

In 2014 there were no material transactions involving conflict of interest conducted by the Company.

**XIV. IMPACT OF CHANGES IN THE LAWS AND REGULATIONS**

In 2014 there were no changes in the laws and regulations that affected the Company's operations and consolidated financial statements.

**XV. CHANGES IN ACCOUNTING POLICIES**

The following are several accounting standards issued by Financial Accounting Standards Board (DSAK) considered relevant to the Company's financial reporting but not yet effective for financial statements 2014:

1. SFAS No. 1 (Revised 2013): Financial Statements Presentation, adopted from IAS 1, effective on January 1, 2015. This SFAS changes presentation of accounts in Other Comprehensive Income. Accounts to be reclassified to profit or loss are presented separately from accounts that would not be reclassified to profit or loss.

2. PSAK No. 4 (2013): Laporan Tersendiri, yang diadopsi dari IAS 4, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini hanya mengatur persyaratan akuntansi ketika entitas induk menyajikan laporan keuangan tersendiri sebagai informasi tambahan. Pengaturan akuntansi untuk laporan keuangan konsolidasian diatur dalam PSAK 65.
3. PSAK No. 15 (2013): Investasi pada Entitas Asosiasi dari Ventura Bersama, yang diadopsi dari IAS 28, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini mengatur penerapan metode ekuitas pada investasi ventura bersama dan juga entitas asosiasi.
4. PSAK No. 24 (2013): Imbalan Kerja, yang diadopsidari IAS 19, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini, antara lain, menghapus mekanisme koridor dan pengungkapan atas informasi liabilitas kontijensi dan pengungkapan.
5. PSAK No. 65: Laporan Keuangan Konsolidasi, yang diadopsi dari IFRS 10, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini mengganti porsi PSAK 4 (2009) yang mengenai pengaturan akuntansi untuk laporan keuangan konsolidasian, menetapkan prinsip penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasian ketika entitas mengendalikan satu atau lebih entitas lain.
6. PSAK No. 66: Pengaturan Bersama, yang diadopsi dari IFRS 11, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini menggantikan PSAK 12 (2009) dan ISAK12. PSAK ini menghapus opsi metode konsolidasi proporsional untuk mencatat bagian ventura bersama.
7. PSAK No. 67: Pengungkapan Kepentingan dalam Entitas Lain, yang diadopsi dari IFRS 12, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini mencakup semua pengungkapan yang diatur sebelumnya dalam PSAK 4 (2009), PSAK 12 (2009) dan PSAK 15 (2009). Pengungkapan ini terkait dengan kepentingan entitas dalam entitas-lain.
8. PSAK No. 68: Pengukuran Nilai Wajar, yang diadopsi dari IFRS 13, berlaku efektif 1 Januari 2015. PSAK ini memberikan panduan tentang bagaimana pengukuran nilai wajar ketika nilai wajar disyaratkan atau diizinkan.
2. SFAS No. 4 (Revised 2013): Separate Financial Statements, adopted from IAS 4, effective on January 1, 2015. This SFAS only regulates accounting requirements when parent entity its separate financial statements as additional information. Accounting regulation for consolidated financial statements is stipulated in SFAS No. 65.
3. SFAS No. 15 (Revised 2013): Investments in Associates and Joint Ventures, adopted from IAS 28, effective on January 1, 2015. This SFAS stipulates application of equity method for investments in joint ventures and associates.
4. SFAS No. 24 (Revised 2013): Employee Benefits, adopted from IAS 19, effective on January 1, 2015. This SFAS, among others, removes corridor mechanism and disclosure of information and disclosure of contingent liabilities.
5. SFAS No. 65: Consolidated Financial Statements, adopted from IFRS 10, effective on January 1, 2015. This SFAS supersedes a portion of SFAS 4 (2009) concerning accounting regulation for consolidated financial statements, establishing the principles in preparation and presentation of consolidated financial statements when an entity controls one or more other entities.
6. SFAS No. 66: Joint Arrangements, adopted from IFRS 11, effective on January 1, 2015. This SFAS supersedes SFAS 12 (2009) and IFAS 12. This SFAS removes proportional consolidation method option to record portions of joint ventures.
7. SFAS No. 67: Disclosure of Interests in Other Entities, adopted from IFRS 12, effective on January 1, 2015. This SFAS includes all disclosures outlined in SFAS No. 4 (2009), SFAS 12 (2009) and SFAS 15 (2009). This disclosure related to interests of an entity in other entities.
8. SFAS No. 68: Fair Value Measurements, adopted from IFRS 13, effective on January 1, 2015. This SFAS provides guidance on how to measure fair value when fair value is required or allowed.

Perseroan sedang mengevaluasi dampak dari standar akuntansi tersebut dan belum menentukan dampaknya terhadap laporan keuangan konsolidasian

The Company is assessing the impact of the aforementioned accounting and has not yet determined the impact on the consolidated financial statements.

## XVI. KETAATAN SEBAGAI WAJIB PAJAK

Pada tahun 2014 Induk Perusahaan telah memenuhi kewajibannya sebagai wajib pajak kepada pemerintah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Tabel berikut menunjukkan jumlah PPh Badan, kewajiban pemotongan, dan PPN Perseroan.

## XVI. TAX COMPLIANCE

In 2014 the Parent Company has fulfilled its obligations as a taxpayer to the government in accordance with the applicable laws. The following table shows the amount of corporate income tax, withholding obligation, and VAT of the Company.

(dalam juta Rupiah)			(in million Rupiah)
Uraian	2013	2014	Description
<b>PPH Badan</b>			
a. PPh Pasal 22 Dipungut Pihak Lain	1.666	<b>3.003</b>	Income Tax Art. 22 withholding tax
b. PPh Pasal 23 Dipotong Pihak Lain	49.612	<b>74.025</b>	Income Tax Art. 23 withholding tax
c. PPh Pasal 25 (Angsuran PPh Badan)	51.862	<b>77.765</b>	Income Tax Art. 25 (Installments of Corporate Income Tax)
d. PPh Pasal 29	-	-	Income Tax Art. 29
e. PPh Pasal 4 ayat 2 (Final) Dipotong Pihak Lain/Disetor Sendiri	18.074	<b>23.395</b>	Income Tax Art. 4 sub-article 2 (Final) withholding tax/self payment
<b>Kewajiban Pemotongan</b>			
a. PPh Pasal 21/26	115.309	<b>182.646</b>	Income Tax Art. 21/26
b. PPh Pasal 23/26	10.342	<b>15.041</b>	Income Tax Art. 23/26
c. PPh Pasal 4 ayat 2 (Final)	6.100	<b>18.512</b>	Income Tax Art. 4 sub-article 2 (Final)
<b>PPN</b>			
a. PPN Keluaran	333.302	<b>436.787</b>	Outgoing VAT
b. PPN Masukan	154.470	<b>212.934</b>	Incoming VAT
c. PPN Dibebaskan	529.172	<b>161.734</b>	Exempted VAT
<b>PBB</b>	<b>28.738</b>	<b>43.640</b>	<b>Land &amp; Building Tax</b>

## XVII. TINGKAT KESEHATAN PERUSAHAAN

Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan mengacu pada Keputusan Menteri Negara BUMN No. Kep-100/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik Negara dan Keputusan Direksi KAI No. KEP.U/OT.104/XII/3/KA-2012 tanggal 3 Desember 2012 tentang Standar Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan KAI.

## XVII. CORPORATE SOUNDNESS RATING

Assessment of Corporate Soundness Rating refers to Decision of State Minister of State-Owned Enterprises No.Kep-100/MBU/2002datedJune4,2002concerning Assessment of Soundness Rating of State-Owned Enterprises and Decision of Board of Directors of KAI No. KEP.U/OT.104/XII/3/KA-2012 dated December 3, 2012 concerning Assessment Standards of Corporate Soundness Rating of KAI.

Hasil perhitungan atas tingkat kesehatan BUMN KAI tahun 2014 berada pada kategori "SEHAT" dengan kualifikasi AA dengan total skor 90,0, lebih tinggi dari skor tahun lalu 84,70. Hasil perhitungan masing-masing indikator penilaian tahun 2014 dan perbandingannya dengan tahun 2013 adalah sebagai berikut:

The results of soundness rating of state-owned enterprise KAI in 2014 was in "Sound" category with qualification AA and a total score of 90.0, higher than last year score which reached 84.70. The results of each assessment indicator in 2014 and its comparison with 2013 are as follows:

Aspek Kinerja	Bobot Weight	2013	2014	Performance Aspect
Aspek Keuangan	50,00	35,50	43,00	Financial Aspect
Aspek Operasional	35,00	34,20	33,00	Operating Aspect
Aspek Administrasi	15,00	15,00	14,00	Administrative Aspect
Total Skor	100,00	84,70	90,00	Total Score
Kualifikasi		AA	AA	Qualification
Kategori		SEHAT	SEHAT	Category

### XVIII. PENCAPAIAN TARGET 2014

Penacapaian kinerja Perseroan tahun 2014 dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan adalah sebagai berikut:

### XVIII. TARGET ACHIEVEMENT 2014

The Company's performance achievement in 2014 compared to its predetermined targets is as follows:

#### Pemasaran/Penjualan Marketing/Sales

Uraian	Target	Realisasi Realization	%	Description
<b>Angkutan Penumpang</b>				<b>Passenger Transport</b>
a. Volume (orang)	304.922.584	280.346.245	91,9%	a. Volume (people)
b. Pendapatan (ribu Rp)	4.555.542.172	4.577.283.248	100,5%	b. Revenues (Rp thousand)
<b>Angkutan Barang</b>				<b>Freight Train</b>
a. Volume (ton)	40.677.791	30.685.308	75,4%	a. Volume (tons)
b. Pendapatan (ribu Rp)	5.417.301.861	4.109.656.383	75,9%	b. Revenues (Rp thousand)
Pendukung Angkutan KA (ribu Rp)	197.924.489	88.686.946	44,8%	Train Transport Support (Rp thousand)
Non Angkutan (ribu Rp)	1.762.218.254	613.140.336	34,8%	Non Transportation (Rp thousand)
PSO (ribu Rp)	871.585.481	1.089.307.500	125,0%	PSO (Rp thousand)
Total Pendapatan Usaha (ribu Rp)	12.804.572.256	10.478.074.413	81,8%	Total Revenues (Rp thousand)

#### Laporan Posisi Keuangan dan Laba Rugi Statement of Financial Position and Comprehensive Income

Uraian	Target (Rp ribu) (Rp thousand)	Realisasi (Rp ribu) Realization (Rp thousand)	%	Description
<b>Aset</b>				<b>Assets</b>
a. Aset lancar	4.425.540.547	3.806.314.762	86,01%	a. Current Assets
b. Aset tidak lancar	17.736.044.555	13.088.294.504	73,79%	b. Non Current Assets
Total Aset	22.161.585.102	16.894.609.265	76,23%	Total Assets
<b>Liabilitas dan Ekuitas</b>				<b>Liability and Equity</b>
<b>Liabilitas</b>				<b>Liabilities</b>
a. Liabilitas Lancar	6.608.627.039	5.243.163.926	79,34%	a. Current Liabilities
b. Liabilitas tidak Lancar	9.010.023.522	4.726.056.027	52,45%	b. Non current Liabilities
Jumlah Liabilitas	15.618.650.562	9.969.219.953	63,83%	Total Liabilities
Ekuitas	6.542.934.540	6.925.389.313	105,85%	Equity
Jumlah Liabilitas dan Ekuitas	22.161.585.102	16.894.609.265	76,23%	Total Liabilities and Equities
<b>Laba Rugi</b>				<b>Comprehensive Income</b>
Pendapatan	12.804.572.256	10.478.074.413	81,83%	Revenues
Beban	10.978.589.998	8.907.829.121	81,14%	Expenses
Laba bersih	821.404.316	943.427.321	114,86%	Net Income

## XIX. PROSPEK USAHA DAN RENCANA KE DEPAN

Perseroan memiliki rencana strategis untuk meningkatkan volume angkutan barang maupun penumpang serta memulai bisnis baru non-angkutan. Terdapat dua proyek pengembangan investasi yaitu proyek Ten dan proyek Fifty. Selain itu masih terdapat beberapa kegiatan pengembangan untuk meningkatkan angkutan dan pengembangan di bidang properti.

Proyek Ten merupakan investasi Perseroan berupa pengadaan sarana lokomotif CC 205 sebanyak 10 unit berikut gerbong 800 unit KKBW dan 600 unit PPCW serta penyelesaian pembangunan infrastruktur tambahan (*doubletrack*, prasarana pendukung dan fasilitasnya). Nilai investasinya total mencapai Rp1,83 triliun. Dengan investasi ini, ditargetkan angkutan batubara PT BA di wilayah Sumatera bagian Selatan dari Tanjung Enim Baru menuju Tarahan akan meningkat menjadi 25 ton/tahun di tahun 2017.

Selain di Sumatera, investasi tersebut akan meningkatkan volume angkutan barang di pulau Jawa menjadi 28,9 ton/tahun di tahun 2017.

Proyek Fifty merupakan investasi Perseroan di Sumatera Selatan dan di pulau Jawa. Investasi ini dibagi menjadi dua, yakni:

- Pembelian 39 unit lokomotif dan 1520 unit gerbong PPCW dengan total nilai investasi sebesar Rp1,66 triliun. Investasi ini ditargetkan untuk mengangkut batubara (perusahaan swasta) dengan rute Tanjung Enim Baru-Simpang-Kertapati sebesar 13,5 ton/tahun di tahun 2017.
- Pembelian 11 unit lokomotif CC 206 untuk mengembangkan layanan logistik di pulau Jawa dengan total nilai investasi sebesar Rp418 miliar. Tambahan lokomotif tersebut akan meningkatkan tambahan volume angkutan 3 juta ton per-tahun di tahun 2017.

### Pengembangan Jaringan KA Komuter

Pengembangan juga dilakukan di jaringan commuter lines Jabodetabek. Target di tahun 2019 PT KCJ mampu mengangkut 1,2 juta penumpang/hari dengan headway jam sibuk mencapai 5 menit. Investasi pada sarana dan prasarana dilakukan guna mencapai target tersebut. Dana yang diinvestasikan untuk pengembangan ini sebesar Rp4,1 triliun.

## XIX. BUSINESS PROSPECTS AND FUTURE PLANS

The Company has a strategic plan to increase transportation volume of freight and passengers as well as to start new non-transportation business. There are two projects of investment development, namely project Ten and project Fifty. Additionally there are several development activities to improve transportation and development in property.

Project Ten is the Company's investment in form of procurement of 10 locomotives CC 205 including 800 KKBW wagons and 600 PPCW wagons as well as completion of additional infrastructure construction (*doubletrack*, supporting infrastructure and facilities). The total investment value reached Rp1.83 trillion. With this investment, PT BA coal transportation in South Sumatera from Tanjung Enim Baru to Tarahan will increase to 25 tons/year in 2017.

Besides in Sumatera, the investment will increase freight transportation volume on Java Island to 28.9 tons/year in 2017.

Project Fifty is the Company's investments in South Sumatera and Java. These investments are divided into two, namely:

- Purchase of 39 locomotives and 1,520 PPCW wagons with a total investment value of Rp1.66 trillion. This investment is targetted to transport coal (private company) on Tanjung Enim Baru - Simpang - Kertapati route of 13.5 tons/year in 2017.
- Purchase of 11 CC 206 locomotives to develop logistics services in Java with a total investment value of Rp418 billion. The additional locomotives will increase freight volume by 3 million tons per year in 2017.

### Commuter Railway Network Development

Development is also conducted in Jabodetabek commuter lines network. The target is by 2019 PT KCJ will be able to transport 1.2 million passengers/day with peak hour headway reaching 5 minutes. Investment in facilities and infrastructure is to achieve this target. Funds invested for this development amounting to Rp4.1 trillion.

### Pengembangan Kereta Api Bandara

Pada tahun 2011 jumlah penumpang di Bandara Soekarno-Hatta mencapai 51,5 juta penumpang meningkat 68,85% dibandingkan lima tahun sebelumnya sebesar 30,5 juta penumpang. Berdasarkan rencana pengembangan Bandara Soekarno-Hatta, jumlah penumpang diproyeksikan mencapai 141,4 juta penumpang pada tahun 2030. Melalui Perpres 83, Pemerintah menugaskan KAI untuk membangun KA Bandara Soekarno-Hatta untuk melayani penumpang dari dan ke bandara Soekarno-Hatta. Total biaya proyek ini mencapai Rp2,5 triliun termasuk pembelian armada.

Saat ini Perseroan juga sedang mempersiapkan untuk penyelenggaraan Kereta Api Bandara Kulonprogo, DI Yogyakarta. Diproyeksikan Bandara Kulonprogo akan melayani 10 juta pengguna/tahun. Diharapkan dengan adanya KA Bandara ini mampu memberikan layanan dari dan ke bandara yang aman, nyaman dan handal.

### Penyertaan Modal Negara

Pada tahun 2015 Perseroan mendapat Penyertaan Modal Negara (PMN) sebesar Rp2 triliun yang akan diprioritaskan untuk pengadaan sarana pendukung Trans Sumatera antara lain 6 unit lokomotif KA Penumpang, 20 unit lokomotif KA Barang, 66 Kereta Penumpang, 629 Gerbong Barang dan 2 set Kereta Pemelihara jalan rel.

Target angkutan barang yang dapat diangkut dengan armada tersebut diatas adalah 19,8 juta ton/tahun untuk angkutan barang dan 2,8 juta penumpang/tahun untuk angkutan penumpang. Areal yang akan diangkut adalah di wilayah Provinsi Sumatera Utara bagian Selatan, Provinsi Riau dan Provinsi Jambi untuk angkutan barang. Sedangkan angkutan penumpang dapat menghubungkan Sumatera Utara ke Lampung.

### Pengembangan Angkutan Batubara

Pada semester tahun ini Perseroan sedang mempersiapkan kerja sama angkutan batubara dengan beberapa perusahaan swasta antara lain PT RMK, PT MME, PT DBU, PT PGU, PT Priamanaya dan PT Fortune dengan target angkutan 1,5 juta ton/tahun per perusahaan pada tahun pertama dengan rute Lahat-Kertapati. Infrastruktur yang akan dibangun untuk mendukung

### Airport Railway Development

In 2011 the number of passengers at Soekarno-Hatta Airport reached 51.5 million passengers increased by 68.85% compared to the previous five years of 30.5 million passengers. Based on development plan of Soekarno-Hatta Airport, the number of passengers is projected to reach 141.4 million passengers by 2030. With Perpres 83, the Government assigned KAI to build Soekarno-Hatta Airport Railway to serve passengers from and to Soekarno-Hatta Airport. The total costs of this project amounted to Rp2.5 trillion including purchase of fleets.

Currently the Company is also preparing for the Airport Railway Kulonprogo, DI Yogyakarta. Projected Kulonprogo service will serve 10 million users/year. Hopefully, by the airport railway is able to provide services from and to the airport that is safe, comfortable and reliable.

### State Capital Investment

In 2015 the Company received State Capital Investment (PMN) of Rp2 trillion which will be prioritized for procurement of Trans Sumatera supporting facilities including 6 locomotives of passenger railway, 20 locomotives of freight railway, 66 Passenger Trains, 629 Freight Wagons and 2 Railroad Maintenance Trains.

The target of freight that can be transported by the aforementioned fleets is 19.8 million tons/year for freight transportation and 2.8 million passengers/year for passenger transportation. Area to be transported is in southern part of North Sumatera Province, Riau Province and Jambi Province for freight transportation. While passenger transportation will connect North Sumatera and Lampung.

### Coal Transportation Development

In this semester the Company is preparing coal transport cooperation with several private companies, such as: PT RMK, PT MME, PT DBU, PT PGU, PT Priamanaya and PT Fortune with transportation target of 1.5 million tons/year per company in the first year on Lahat - Kertapati route. Infrastructure which will be built to support this project, among others are loading facilities in Merapi,

proyek ini antara lain fasilitas loading di Merapi, Banjarsari, Sukacinta, Muara Gula dan Ujan Mas, dan fasilitas unloading di Simpang, Kramasan dan Kertapati yang akan dilanjut ke tujuan melalui Sungai Musi.

### Peningkatan Angkutan Barang

Perseroan akan ikut berperan dalam penyediaan transportasi jalan rel dari Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei, Sumatera Utara menuju Pelabuhan Balawan/Kuala Tanjung. Potensi kerja sama angkutan yang dalam proses kerja sama adalah dengan Unilever sebesar 500 ton/hari dan angkutan Minyak Goreng sebesar 2.000 ton/hari yang akan diangkut pada awal tahun 2016.

Peningkatan angkutan barang di pulau Jawa akan dicapai dengan menambah stamformasi kereta menjadi 30 gerbong. Target peningkatan yang diharapkan adalah 54% menjadi 9,7 juta ton/tahun.

### Pengembangan Bisnis Non Angkutan

Perseroan juga memulai bisnis non-angkutan di sektor pengembangan properti dikawasan sekitar stasiun. Kerja sama antara Perseroan dengan PT Jakarta Propertindo sudah dilakukan untuk pengembangan bisnis di area yang dilalui KA Commuter Basoetta.

Di Yogyakarta, perseroan sedang mempersiapkan pengembangan sub-kawasan Stasiun Tugu yang nantinya akan dikembangkan menjadi area komersial seperti perhotelan dan *retail*.

Banjarsari, Sukacinta, Muara Gula and Ujan Mas, and unloading facilities in Simpang, Kramasan and Kertapati which will be extended to the destination via Musi River.

### Increasing Freight Transportation

The Company will participate in provision of railway transportation from Special Economic Zone Sei Mangkei, North Sumatera, to Balawan/Kuala Tanjung Port. Potential transportation cooperation in process is with Unilever of 500 tons/day and Frying Oil transportation of 2,000 tons/day which will be transported by early 2016.

Increase in freight transport on Java Island will be achieved by increasing train stamformation to 30 wagons. The expected increase target is 54% to 9.7 million tons/year.

### Non Transportation Business Development

The Company also started non-transport business in property development sector, in the areas surrounding the stations. Cooperation between the Company and PT Jakarta Propertindo is already done for business development in the area traversed by Commuter Railway Basoetta.

In Yogyakarta, the Company is preparing development of Tugu Station sub-region which will be developed into commercial area such as hotels and retail.

# Sumber Daya Manusia

## Human Resources



**Program pengembangan kompetensi dan kinerja pekerja diselaraskan dengan sasaran strategis Perseroan untuk mewujudkan pelayanan jasa angkutan perkeretaapian berorientasi pelanggan.**

Employee competence and performance development programs are aligned with the Company's strategic objectives to achieve a customer oriented of railway transportation services.

Sumber daya manusia (SDM) adalah faktor terpenting dan sangat menentukan bagi keberhasilan dan kesinambungan usaha KAI. Sejalan dengan visi Perseroan untuk menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*, Perseroan membutuhkan SDM yang memiliki kompetensi tinggi dan berkinerja unggul untuk mendukung pencapaian visi tersebut.

Human resources (HR) is the most important and crucial factor for business success and sustainability of KAI. In line with the Company's vision to be the best rail service provider that focuses on customer service and satisfaction of stakeholders' expectations, the Company requires human resources with high competence and superior performance to support the achievement of its vision.

Di dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) tahun 2014-2018, salah satu strategi besar pengembangan perusahaan adalah peningkatan peran SDM sebagai mitra bisnis strategis (*strategic business partner*). Fokus strategi ini adalah mereposisi dan meningkatkan peran SDM, tidak lagi sekedar pekerja administratif, tetapi menjadi lebih aktif dan dinamis untuk memberikan kontribusi kinerja yang optimal bagi Perseroan dalam upaya meraih keunggulan kompetitif. Hal ini akan dapat dicapai melalui peningkatan kompetensi dan kinerja pekerja yang berkesinambungan.

Untuk meningkatkan kompetensi dan kinerja pekerja, Perseroan melakukan beberapa inisiatif sebagai berikut:

- Menerapkan sistem IT dan mekanisasi alat kerja di segala bidang untuk mempercepat proses bisnis perusahaan.
- Menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan (diklat), baik yang bersifat fungsional maupun manajerial yang sejalan dengan pola karir pekerja.
- Memberikan kesempatan bagi pekerja mengikuti kursus/loka karya/seminar untuk menambah wawasan.
- Mengevaluasi dan menyusun (*Standard Operating Procedure/SOP*) pada seluruh proses bisnis.
- Memastikan *alignment* organisasi baik secara vertikal maupun horizontal dengan memetakannya dalam *strategic map* yang ditinjau dari perspektif keuangan, pelanggan, proses bisnis dan *learning and growth*.
- Menerapkan kebijakan *merit system* dalam pembinaan karier pekerja.
- Menggunakan formula 70:20:10 dalam pengembangan pekerja, yaitu 70% *on the job experience*, 20% *mentoring* atasan dan 10% *classical training*.
- Perbaikan komposisi pekerja untuk mencapai formasi organisasi yang paling efisien (*right sizing*)

In the Long-Term Corporate Plan (RJPP) 2014-2018, one of the major strategies of corporate development is to improve the role of HR as a strategic business partner. The focus of this strategy is the repositioning and enhancement of HR role, no longer just as administrative personnel, but to be more active and dynamic in contributing to the Company's optimal performance in order to achieve competitive advantage. This will be achieved through the sustainable improvement of employee competence and performance.

To improve employee competence and performance, the Company undertakes a number of initiatives as follows:

- Apply IT system and tools mechanism in all areas to accelerate business processes.
- Conduct education and training, both functional and managerial, which are in line with personnel career path.
- Provide opportunity to employees to attend courses/workshops/seminars to broaden their perspectives.
- Review and develop Standard Operating Procedure (SOP) for all business processes.
- Ensure organizational alignment both vertically and horizontally by mapping it in a strategic map viewed from the perspectives of financial, customer, business process and learning and growth.
- Implement a merit system policy in employee career coaching.
- Use of the 70:20:10 formula in employee development, i.e., 70% on the job experience, 20% supervisor mentoring and 10% classical training.
- Improvement in employees composition to achieve organizational right sizing.

### Profil SDM

Sampai dengan 31 Desember 2014, jumlah pekerja Perseroan mencapai 25.566 orang, lebih rendah 5,1% dibandingkan tahun 2013 yang berjumlah 26.938 orang. Di tahun 2014 Perseroan tetap melakukan perekutan sebanyak 972 orang untuk menggantikan pekerja pensiun dan mengisi kekosongan formasi di berbagai unit kerja.

Dari jumlah total pekerja, sebanyak 24.916 orang (97,5%) berstatus pekerja tetap dan 650 orang (2,5%) berstatus calon Pekerja/Pekerja Kontrak Magang (PKM). Komposisi tersebut tidak termasuk 8 orang anggota Dewan Komisaris, 9 orang anggota Direksi, 1.708 orang pekerja berstatus Pekerja Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) dan 974 orang pekerja Perseroan yang diperbantukan di anak perusahaan.

### HR Profile

At December 31, 2014, the number of the Company's employees reached 25,566 employees, 5.1% lower than at 2013 which was 26,938 employees. In 2014 the Company continued to recruit 972 employees to replace retired employees and fill vacant formation in various work units.

Of the total number of employees, 24,916 personnel (97.5%) are permanent employees and 650 personnel (2.5%) are Probation/Contract Internship Employees (PKM). The composition does not include 8 members of the Board of Commissioners, 9 members of the Board of Directors, 1,708 personnel with Specific Period Employment Agreement (PKWT) status, and 974 employees seconded to the subsidiaries.

### Komposisi Pekerja Berdasarkan Status Pekerja Employee Composition by Employment Status

Status Pekerja	2013	2014	Employment Status
Pekerja Tetap	25.702	24.916	Permanent Employee
Calon Pekerja (PKM)	1.226	650	Probation
JUMLAH	26.928	25.566	TOTAL

#### A. Komposisi Pekerja berdasarkan Jabatan

Berdasarkan jabatan, komposisi pekerja Perseroan pada tahun 2014 terdiri dari 27 Executive Vice President, 129 Vice President/General Manager/Senior Manager, 585 Manager, 1.645 Junior Manager/Assistant Manager, dan 21.676 pekerja tingkat Supervisor dan Staf/Pelaksana. Pada tahun 2014 jumlah pekerja pelaksana turun dari 21.100 pekerja di tahun 2013 menjadi 19.041 pekerja sebagai dampak dari penerapan sistem IT dan mekanisasi alat kerja di segala bidang. Sedangkan pada tingkat manajerial seperti Assistant Manager, Junior Manager dan Manager terlihat adanya penambahan yang cukup signifikan dari 1.806 pekerja di tahun 2013 menjadi 2.230 pekerja (23,5%) mencerminkan tingkat jabatan/grade yang dinamis akibat proses bisnis yang semakin meningkat.

#### A. Employee Composition by Position

By position, the Company's employee composition in 2014 consisted of 27 Executive Vice Presidents, 129 Vice Presidents/General Managers/Senior Managers, 585 Managers, 1,645 Junior Managers/Assistant Managers, and 21,676 personnel at Supervisor and Staff level. In 2014 the number of Staff level employees decreased from 21,100 employees in 2013 to 19,041 employees as a contribution of IT system implementation and tools mechanism. Meanwhile, at managerial level such as Assistant Manager, Junior Manager and Manager there was a significant increase from 1,806 employees in 2013 to 2,230 employees (23.5%), reflecting the dynamics of career path/promotion in the organization due to increased business processes.

**Komposisi Pekerja berdasarkan Jabatan**  
**Employee Composition by Position**

Jabatan	2013	2014	Position
Executive Vice President	25	<b>27</b>	Executive Vice President
Vice President/General Manager/ Senior Manager	136	<b>129</b>	Vice President/General Manager/ Senior Manager
Manager	561	<b>585</b>	Manager
Junior Manager	582	<b>640</b>	Junior Manager
Asisten Manager	663	<b>1.005</b>	Assistant Manager
Senior Supervisor	780	<b>846</b>	Senior Supervisor
Supervisor	915	<b>709</b>	Supervisor
Junior Supervisor	639	<b>612</b>	Junior Supervisor
Officer	434	<b>468</b>	Officer
Pelaksana	20.100	<b>19.041</b>	Staff
Kontrak Magang	1,226	<b>650</b>	Internship Contract
MPP	867	<b>854</b>	Pension Preparation Period
JUMLAH	26.928	<b>25.566</b>	TOTAL

**B. Komposisi Pekerja berdasarkan Jenjang Pendidikan**

Pada tahun 2014 jumlah pekerja lulusan SLTP dan SD turun 29,7% dari 5.141 orang pada tahun 2013 menjadi 3.616 orang terutama karena sejumlah pekerja mengalami pensiun dan perusahaan tidak melakukan rekrutmen untuk tingkat SD dan SLTP.

Selain itu, Perseroan melakukan kebijakan perbaikan komposisi pekerja dengan program Penyesuaian Ijazah. Dengan program ini, pekerja berlatar belakang pendidikan Sekolah Dasar (SD) dan Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP) didorong untuk mengambil pendidikan yang lebih tinggi setingkat Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (SLTA). Dengan demikian, secara bertahap tidak ada lagi pekerja yang hanya berijazah SD dan SLTP. Keuntungan bagi pekerja adalah akan mendapat penyesuaian pangkat/golongan ruang dan gaji pokok sehingga saat pensiun akan memperoleh nilai pensiunan pokok yang lebih baik.

**B. Employee Composition by Education Level**

In 2014 the number of employees with a background of junior high school (SLTP) and elementary school (SD) education decreased by 29.7% from 5,141 in 2013 to 3,616 employees due to retirement, with no new recruitment of employees at SD and SLTP level.

In addition, the Company implemented the policy to improve employee composition through the Diploma Adjustment program. With this program, employees with Elementary School (SD) and Junior High (SLTP) education background are encouraged to attend the Package C course to obtain a High School (SLTA) diploma. Hence, gradually there will be no longer employee with only SD and SLTP diploma. The advantage for employees is adjustments of rank/grade classification and basic salary so that at retirement they will receive higher basic pension benefits.

**Komposisi Pekerja berdasarkan Jenjang Pendidikan**  
**Employee Composition by Education**

Jenjang Pendidikan	2013	2014	Education
S2	75	<b>74</b>	Post Graduate
S1	1.033	<b>1.102</b>	Under Graduate
D3	419	<b>512</b>	Diploma
SLTA	20.260	<b>20.262</b>	High School
SLTP	2.872	<b>1.832</b>	Junior High
SD	2.269	<b>1.784</b>	Elementary School
JUMLAH	26.928	<b>25.566</b>	TOTAL

### C. Komposisi Pekerja Berdasarkan Usia

Di tahun 2014, sebanyak 10.808 orang atau 42,3% dari total pekerja Perseroan adalah pekerja di rentang usia di bawah usia 30 tahun, yaitu kelompok muda yang penuh semangat, memiliki etos kerja tinggi, produktif dan menyukai tantangan. Hal ini sejalan dengan program regenerasi untuk mempersiapkan SDM yang mampu mendukung perubahan paradigma Perseroan yang berorientasi pada pelayanan pelanggan dan inovasi teknologi.

Sebanyak 3.584 orang atau 14,0% dari total pekerja berada dalam rentang usia 51-55 tahun yang akan memasuki masa persiapan pensiun (MPP). Perseroan telah mempersiapkan strategi untuk menghindarkan terjadinya kesenjangan kompetensi dalam mengisi formasi jabatan yang akan ditinggalkan oleh pekerja yang pensiun melalui program perekrutan pekerja, rencana suksesi dan *transfer of knowledge*.

### C. Employee Composition by Age

In 2014, 10,808 employees or 42.3% of the Company's total employees were under the age of 30 years, representing a group of eager young people, with high work ethos, productive and keen on challenges. This is in line with regeneration program to prepare human resources who are capable of supporting the Company's paradigm shift which is oriented to customer service and technological innovation.

A total of 3,584 employees or 14.0% of total employees were in the age range of 51-55 years and would enter the retirement preparation period (MPP). The Company has prepared a strategy to avoid competency gaps in filling the positions that will be vacated by these retiring employees through employee recruitment, succession planning and transfer of knowledge programs.

#### Komposisi Pekerja Berdasarkan Usia Employee Composition by Age

Usia	2013	2014	Age
<=30 tahun	10.469	<b>10.808</b>	<=30 years
31-40 tahun	5.949	<b>5.700</b>	31-40 years
41-50 tahun	5.663	<b>5.474</b>	41-50 years
51-56 tahun	4.847	<b>3.584</b>	51-56 years
JUMLAH	26.928	<b>25.566</b>	TOTAL

### D. Komposisi Pekerja Berdasarkan Masa Kerja

Sebanyak 15.168 orang atau 59,3% dari total pekerja Perseroan adalah pekerja dengan masa kerja di bawah 10 tahun yang merupakan hasil perekrutan pada tahun 2009-2013. Perseroan merekrut banyak tenaga *fresh graduate* dan profesional untuk memenuhi kebutuhan perkembangan bisnis Perseroan seperti peningkatan bisnis angkutan barang, angkutan Jabodetabek dan properti.

### D. Employee Composition by Service Period

A total of 15,168 employees or 59.3% of the Company's total employees were employees with service period of less than 10 years as the result of recruitment in 2009-2013. The Company recruited many fresh graduates and professionals to meet its business development needs such as the progress in freight transport, Jabodetabek transportation and property businesses.

#### Komposisi Pekerja Berdasarkan Masa Kerja Employee Composition by Length of Service

Masa Kerja	2013	2014	Length of Service
<=10 tahun	14.991	<b>15.168</b>	<=10 years
11-20 tahun	6.662	<b>5.873</b>	11-20 years
21-30 tahun	3.517	<b>2.256</b>	21-30 years
>30 tahun	1.758	<b>2.269</b>	>30 years
JUMLAH	26.928	<b>25.566</b>	TOTAL

## E. Komposisi Pekerja Berdasarkan Fungsi

Pada tahun 2014 jumlah pekerja fungsi Perawatan dan Pengawasan Prasarana meningkat 4,0% dari 4.001 orang pada tahun 2013 menjadi 4.161 orang sejalan dengan program kerja Perseroan tahun 2014-2018 melalui peningkatan prasarana jalan rel seperti penambahan jalur ganda di Jawa.

Pekerja fungsi Optimalisasi Aset juga meningkat 14,7% dari 430 orang pada tahun 2013 menjadi 493 orang sejalan dengan strategi Perseroan untuk meningkatkan pendapatan non-angkutan melalui pengembangan aset properti.

Jumlah pekerja stasiun mengalami penurunan 24,5% dari 294 orang pada tahun 2013 menjadi 2.224 pekerja sebagai dampak dari penerapan sistem e-ticketing.

### Komposisi Pekerja berdasarkan Fungsi Employee Composition by Function

Fungsi	2013	2014	Function
Pemeliharaan Sarana	5.398	<b>5.030</b>	Rolling Stock Maintenance
Operasi dan Komersial	7.270	<b>6.690</b>	Operation and Commercial
Perawatan dan Pengawasan Prasarana	4.001	<b>4.161</b>	Infrastructure Maintenance and Supervision
Pengoperasian Prasarana	7.103	<b>6.787</b>	Infrastructure Operation
Pekerja Stasiun	294	<b>222</b>	Railway Station Officer
Optimalisasi Aset	430	<b>493</b>	Assets Optimization
Umum	2.432	<b>2.183</b>	General Affairs
JUMLAH	26.928	<b>25.566</b>	TOTAL

## Program Pengembangan SDM

Tantangan bisnis dan perkembangan teknologi menuntut penyesuaian dan peningkatan kompetensi secara terus-menerus. Setiap pekerja dituntut untuk memiliki kompetensi kepemimpinan, teknis dan umum sesuai tingkat dan lingkup tanggung jawabnya.

KAI memiliki program pengembangan yang terstruktur dan berkelanjutan untuk meningkatkan kompetensi pekerja sejalan dengan sasaran strategis perseroan untuk mewujudkan pelayanan jasa angkutan perkeretaapian berorientasi pelanggan (*customer oriented*). Sasaran utama pengembangan SDM adalah mengubah pola pikir pekerja untuk mendukung transformasi Perseroan menjadi *service*

## E. Employee Composition by Function

In 2014 the number of employees in Infrastructure Maintenance and Supervision function increased by 4.0% from 4,001 employees in 2013 to 4,161 employees in line with the Company's work programs in 2014-2018 related to railway infrastructure improvement such as additional double-track in Java.

Employees in Assets Optimization function also increased by 14.7% from 430 employees in 2013 to 493 employees in line with the Company's strategy to increase non-transportation revenue through property assets development.

The number of railway station employee decrease by 24.5% from 294 employees in 2013 to 2,224 employees as a result of e-ticketing system implementation.

## HR Development Program

Business challenges and technological developments require competence adjustment and improvement on an ongoing basis. Every employee is required to have leadership, technical and general competencies according to his/her position and scope of responsibilities.

KAI has a structured and continuous development program to improve employee competence in line with the Company's strategic objectives to achieve railway transportation services that are customer oriented. The main objective of HR development is changing employee mindset to support the Company's transformation into a service company. With high competence, individual productivity can be

*company.* Dengan memiliki kompetensi yang tinggi, produktivitas individu dapat meningkat dan memberi kontribusi optimal bagi peningkatan kinerja Perseroan.

Strategi pengembangan SDM dimulai dari proses perekrutan pekerja sebagai tahapan penyaringan paling awal untuk memperoleh SDM yang berkualitas. Perseroan secara proaktif mencari kandidat pekerja yang berbakat melalui bursa kesempatan kerja (*job fair*) di berbagai perguruan tinggi terkemuka. Penyaringan kandidat dilakukan dengan persyaratan akademis, postur fisik dan kondisi kesehatan yang ketat.

Selain merekrut *fresh graduate* melalui *job fair*, Perseroan juga merekrut profesional melalui program *pro hire*. Tujuannya adalah untuk akselerasi perbaikan budaya perusahaan yang berorientasi pada pelanggan (*customer oriented*). Sinergi antara *pro hire*, pekerja eksisting dan pekerja *fresh graduate* dapat mempercepat pergerakan perusahaan dalam membentuk budaya yang berorientasi pelanggan. Tenaga *pro hire* diperlukan untuk mengisi bidang di luar *core kompetensi* pekerja eksisting seperti tenaga marketing, auditor, IT, keuangan dan sebagainya.

Untuk pengembangan pekerja, diberikan program pendidikan pelatihan (Diklat) yang disusun secara berjenjang dan berbasis kompetensi, yaitu mulai dari pengembangan kompetensi dasar hingga tahap pengembangan profesional yang disebut EDP (*Executive Development Program*) untuk tingkat General Manager, Vice President dan Executive Vice President. Program EDP yang berdurasi 6 bulan melibatkan lembaga pengembangan manajemen eksternal yang kredibel. Pendidikan dan pelatihan sejak jenjang pertama juga merupakan perangkat untuk melakukan seleksi *talent*. Orang-orang terbaik akan masuk ke dalam *talent pool* untuk pengembangan kompetensi lebih lanjut. Program Diklat juga dibagi untuk fungsional dan manajerial sesuai pola karir dari pekerja.

enhanced and optimally contribute to the Company's performance improvement.

HR development strategy starts from recruitment process as the earliest screening stage to obtain qualified HR. The Company proactively seeks talented employee candidates through job fairs in various leading universities. Candidate screening is done with considerations of academic requirements, physical posture and strict health conditions.

In addition to recruiting fresh graduates through job fairs, the Company also recruits professionals through pro hire program. The objective is to accelerate corporate culture improvement that is customer oriented. Synergy between pro hire, existing employees and fresh graduates is to accelerate the Company's progress in developing a customer-oriented culture. Pro hire personnel are required to fill functions other than the core competencies of the existing employees such as marketing, auditors, IT, finance and other personnel.

For employee development, the Company provides education and training programs arranged in stages and based on competency, i.e. starting from basic competence development to professional development stage called EDP (*Executive Development Program*) for General Manager, Vice President and Executive Vice President. The EDP program that lasts six months involves credible external management development institute. Education and training since the first stage is also a tool for talent selection. The best people will enter into talent pool for further competence development. Education and training programs are also classified into functional and managerial according to the employee career path.



Dalam menjalani penugasan, para talent akan mengalami sistem 70-20-10 dimana 70% adalah mutasi. Setiap pekerja akan mengalami banyak mutasi ke berbagai posisi untuk meningkatkan kemampuan teknis dan manajerial individu. Sedangkan 20% adalah proses pengarahan dan *mentoring* dari atasan dan 10% adalah kesempatan mengikuti pendidikan dan pelatihan. Mutasi diterapkan juga mulai dari level pelaksana hingga Direksi untuk mengetahui tempat yang paling tepat dan kinerja terbaik bagi pekerja bersangkutan.

Perseroan juga memiliki program pengembangan para pekerja yang sudah berusia antara 40-50 tahun yang umumnya lebih sulit dalam mengikuti pelatihan di ruang kelas. Untuk mereka, Perseroan mempunyai program “*Seeing is Believing*” dan “*Hospitality*”. Program *Seeing is Believing* adalah mengirim pekerja ke Tiongkok untuk melihat sistem perkeretaapian di Tiongkok. Pekerja yang dikirim adalah semua level jabatan termasuk para penjaga jalan lintasan (PJL). Dengan melihat sendiri, mereka menyerap banyak pengetahuan baru yang dapat diaplikasikan di tempat tugasnya. Sedangkan program *Hospitality* adalah mengirim pekerja ke Perancis untuk belajar dan membandingkan teknik dan pengorganisasian pelayanan penumpang yang diterapkan pengelola kereta api SNCF International Perancis.

In work assignment, these talents will experience 70-20-10 system wherein 70% is job mutation. Each employee will undergo many mutations to various positions to observe technical and managerial skills of individuals. While 20% is guidance and mentoring process from direct supervisors and 10% is opportunity to attend education and training. Mutation is applied ranging from staff level up to Board of Directors to determine the suitable place for the respective employee to demonstrate his/her best performance.

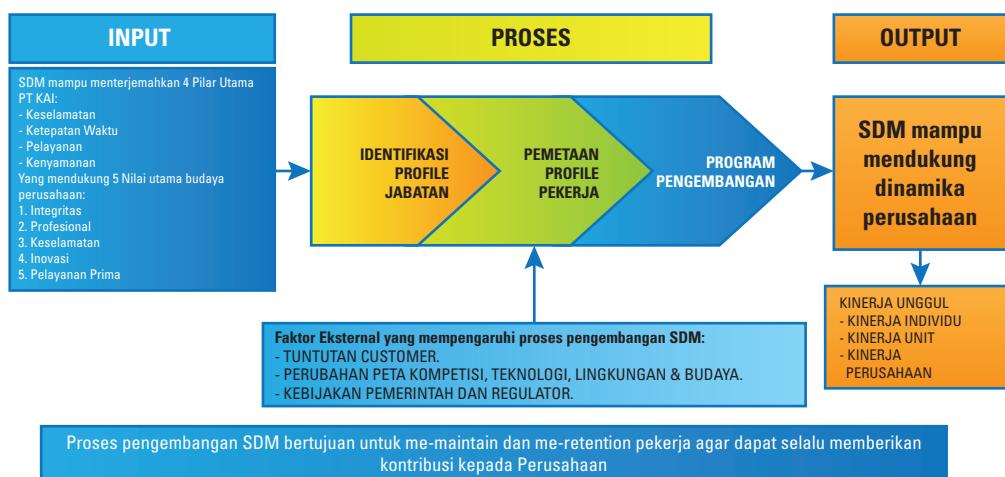
The Company also pays attention to employees in the 40-50 years age bracket that generally experience more difficulties in classroom training. For them, the Company has the “*Seeing is Believing*” and “*Hospitality*” programs. The *Seeing is Believing* program sends employees to China to observe the railway system in China. Employees who are sent to China come from every level of position, including crossing gate keepers (PJL). By seeing for themselves, they absorb a lot of new knowledge that can be applied to their workplaces. Meanwhile, the *Hospitality* program involves sending employees to France to study and compare techniques and organization of passenger services applied by the French railway operator SNCF International.

### Diagram Proses Pengembangan SDM

Diagram berikut ini menggambarkan proses pengembangan SDM di KAI yang bertujuan mempertahankan pekerja berkinerja baik. Dengan program pengembangan kompetensi diharapkan pekerja mampu menghasilkan kinerja unggul.

### Diagram of HR Development Process

The following diagram illustrates the processes for HR development at KAI to retain employees with good performance. Through a variety of competence development programs, employees will be able to achieve excellent performance.

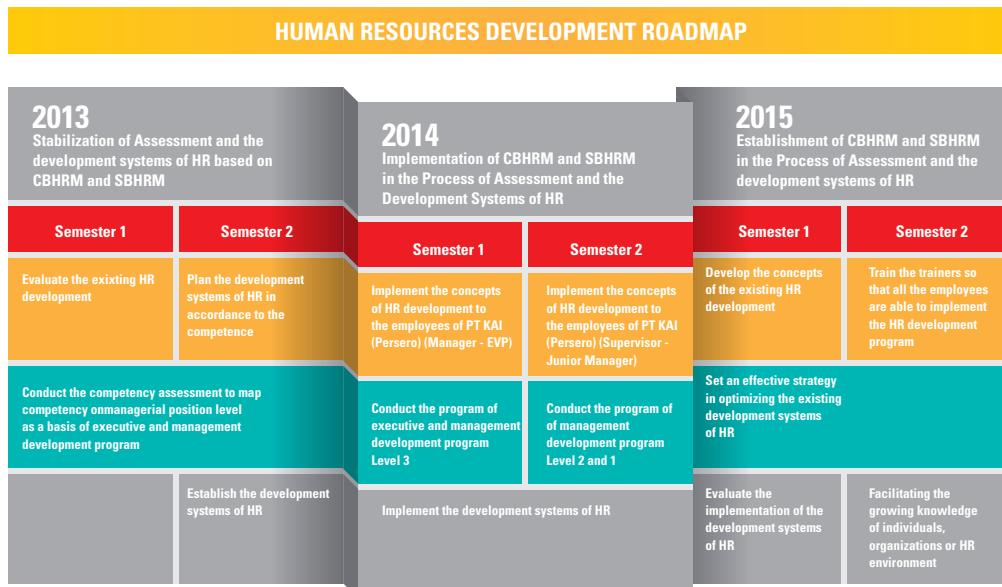


### Roadmap Pengembangan SDM

Perseroan telah menyusun *roadmap* pengembangan SDM 2013-2015 yang disusun berdasarkan kebutuhan dan diproyeksikan untuk dapat menghadapi tantangan dan perubahan yang mungkin terjadi di masa mendatang.

### HR Development Roadmap

The Company has developed the HR development roadmap 2013-2015 which was based on its needs and is projected to be able to overcome potential challenges and changes in the future.



Tahun 2013 adalah fase pemantapan asesmen dan sistem pengembangan SDM berbasiskan CBHRM (*Competency-based Human Resources Management*) dan SBHRM (*Strength-based Human Resources Management*) yang tahapannya dibagi dalam dua semester:

1. Di semester pertama adalah tahapan mengevaluasi pengembangan SDM yang sudah ada. Di semester ini Perseroan melakukan asesmen kompetensi untuk pemetaan kompetensi pada level jabatan manajerial sebagai dasar untuk menyusun program pengembangan eksekutif dan manajemen.
2. Di semester kedua adalah tahapan membangun sistem pengembangan SDM sesuai dengan kompetensi yang sudah dimiliki. Di semester ini Perseroan melanjutkan kegiatan asesmen seperti yang sudah dilakukan di semester pertama dan hasilnya menjadi landasan bagi pembangunan sistem pengembangan SDM Perseroan.

Tahun 2014 adalah fase implementasi CBHRM dan SBHRM ke dalam proses penilaian dan sistem pengembangan SDM. Fase ini juga dibagi dalam dua semester.

1. Di semester pertama adalah tahapan mengimplementasikan konsep pengembangan SDM kepada pekerja Perseroan tingkat manager hingga EVP. Realisasinya adalah melaksanakan program Executive & Management Development Program untuk tingkat Manager hingga EVP.
2. Di semester kedua adalah tahapan mengimplementasikan konsep pengembangan SDM kepada pekerja tingkat Supervisor hingga Junior Manager yang direalisasikan dalam program pengembangan manajemen tingkat Supervisor-Junior Manager.

Pada tahun 2015 adalah fase memasukkan unsur CBHRM dan SBHRM dalam proses penilaian dan sistem pengembangan SDM dimana tahapan dalam tiap semester sebagai berikut:

1. Di semester pertama adalah tahap mengembangkan konsep pengelolaan SDM yang sudah ada, menyusun strategi yang efektif untuk memaksimalkan sistem pengembangan SDM yang sudah berjalan, dan mengevaluasi penerapan sistem pengembangan SDM.
2. Di semester kedua dilakukan pelatihan untuk pelatih (*training for trainer*) untuk mendorong seluruh pekerja untuk memahami dan menjalankan program pengembangan SDM dan memfasilitasi pengembangan potensi pekerja, organisasi dan lingkungan dari pekerja tersebut.

The year 2013 is the stabilization phase for HR assessment and development system based on CBHRM (*Competency-based Human Resources Management*) and SBHRM (*Strength-based Human Resources Management*), which is divided into two semesters:

1. The first semester is evaluation stage of the existing SDM development. In this semester the Company assesses the competencies for competencies mapping at managerial level as a basis for preparation of executive and management development programs.
2. The second semester is the stage of HR development system according to the available competencies. In this semester the Company continues the assessment as done in the first semester and the results will become the basis for the Company's HR development system.

The year 2014 is CBHRM and SBHRM implementation phase in the HR assessment process and HR development system. This phase is also divided into two semesters.

1. The first semester is implementation stage of HR development concept to the Company's employees at manager up to EVP levels. Its realization is Executive & Management Development Program for Manager up to EVP levels.
2. The second semester is implementation stage of HR development concept to employees at Supervisor up to Junior Manager levels which is realized in management development program for Supervisor up to Junior Manager.

In the year 2015 is the phase of incorporating CBHRM and SBHRM elements in HR assessment process and HR development system wherein the stages in each semester are as follows:

1. The first semester is development stage of the existing HR management concept, preparation of effective strategy to maximize HR development system that is already running, and evaluation of HR development system implementation.
2. The second semester is for training for trainers to encourage all employees to understand and implement HR development program and facilitate development of employee potential, organization and employee environment.

### Sistem Rekrutmen

KAI melakukan proses perekrutan berdasarkan kebutuhan seiring dengan perkembangan usaha dan pertumbuhan organisasi. Perekrutan bersifat terbuka dan menjunjung tinggi profesionalisme. Perseroan membuka kesempatan yang setara bagi semua kandidat tanpa membedakan suku, agama, ras, antar golongan (SARA) maupun gender selama memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan.

Pelaksanaan pengadaan pekerja di Perseroan berpedoman pada Keputusan Direksi KAI No. KEP.U/KP.101/III/15/KA-2014 tanggal 17 Maret 2014 tentang Pengadaan Pekerja KAI dan perubahan dan tambahannya yaitu SK Direksi No. KEP.U/KP.101/XII/14/KA-2014 tanggal 31 Desember 2014.

Pengadaan pekerja dalam rangka pengisian formasi pekerja yang lowong dilakukan melalui dua cara, yaitu:

- Pengadaan pekerja sumber internal, dan
- Pengadaan pekerja sumber eksternal.

Pengadaan pekerja sumber internal bersumber dari pekerja Perseroan dengan cara penyesuaian ijazah pendidikan formal tingkat SLTA, Diploma III dan Strata 1 yang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan termasuk Nilai Ebтанas Murni (NEM) minimal 6,0 atau Indeks Prestasi Komulatif (IPK) minimal 2,95 dan lulusan perguruan tinggi berakreditasi "A".

### Recruitment System

KAI conducts recruitment process based on its needs in line with business development and organization growth. Recruitment is open and upholds professionalism. The Company opens equal opportunity for all candidates regardless of their ethnicity, religion, race, group (SARA) and gender as long as they can fulfill the predetermined requirements.

The Company's employee recruitment refers to Decision of Board of Directors of KAI No. KEP.U/KP.101/III/15/KA-2014 dated March 17, 2014 concerning Employee Recruitment of KAI and its amendment as stipulated in Decision of Board of Directors No. KEP.U/KP.101/XII/14/KA-2014 dated December 31, 2014.

Employee recruitment to fill vacant employee formation is done in two ways:

- Employee recruitment from internal sources, and
- Employee recruitment from external sources.

Employee recruitment from internal sources come from the Company's employees by adjusting formal education diploma at High School, Diploma III and Bachelor degrees that meets the predetermined criteria including absolute national examination score (NEM) at a minimum 6.0 or cumulative grade point (IPK) at a minimum 2.95 and graduates of universities with "A" accreditation.



Pengadaan pekerja sumber eksternal bersumber dari umum (masyarakat) yang terdiri dari:

- Pengadaan reguler tingkat SLTA, Diploma III dan Strata 1.
- Pengadaan pekerja melalui program khusus yang terdiri dari:
  - Pengadaan pekerja melalui jalur prestasi bagi lulusan SLTA, Diploma III dan S1 yang mempunyai prestasi nasional pada Kejuaraan Nasional/PON atau lomba nasional, atau prestasi internasional/regional di bidang olahraga, kesenian atau ilmu pengetahuan dan teknologi yang dibuktikan dengan data/informasi akurat.
  - Jalur pengalaman/keahlian khusus
  - Jalur manajerial
  - Pengadaan pekerja berasal dari eks pekerja PKWT/tenaga *outsourcing*.

Pada tahun 2014, Perseroan merekrut 972 pekerja baru untuk memenuhi kebutuhan di bidang teknologi informasi, operasi dan komersial, prasarana, aset, tenaga dokter dan paramedis serta profesional berpengalaman lainnya.

Employee recruitment from external sources come from the public consisting of:

- Regular recruitment at High School, Diploma III and Bachelor degrees.
- Recruitment through special programs consisting of:
  - Employee recruitment for outstanding graduates of high school, Diploma III and Bachelor with national achievements at National Championships/PON or national competitions, or international/regional achievements in sports, arts or science and technology as evidenced by accurate data/information.
  - Special experience/skill path.
  - Managerial path.
  - Employee recruitment from former PKWT/outsourcing employees.

In 2014, the Company recruited 972 new employees to meet the needs in the fields of information technology, operations and commercial, infrastructure, assets, doctors and paramedics as well as other experienced professionals.

### **Hasil Perekutan Pekerja Employee Recruitment Result**

Fungsi	Jumlah Pekerja Number of Employee	Function
Awak KA	314	Train crew
Kantor Perawatan Sarana Balai Yasa	1	Rolling Stock Care office Balai Yasa
Kantor Perawatan Sarana Dipo	1	Rolling Stock Care office depot
Komersial Angkutan KA	47	Commercial Transport KA
Pekerja Kantor Unit Sarana	43	Office employees Rolling Stock Unit
Pekerja Komersial-Optimalisasi	15	Commercial employee-Optimization
Pekerja Stasiun	42	Station employee
Pekerja Umum dan Administrasi	148	General and administrative employees
Pengoperasian Prasarana	226	Operation Infrastructure
Perawatan Fasilitas & Balai Yasa Jembatan	6	Treatment Facilities & Balai Yasa Bridge
Perawatan Jalan Rel & Jembatan	22	Rail Roads & Bridges Care
Perawatan Sarana Dipo	52	Rolling Stock maintenance depot
Perawatan Sintelis & LAA	29	Sintelis Care & LAA
Renwas Jalan Rel & Jembatan	15	Renwas Rail Roads & Bridges
Renwas Sintelis & LAA	11	Renwas Sintelis & LAA
<b>Jumlah</b>	<b>972</b>	<b>Total</b>

## Pengembangan Kompetensi dan Pendidikan

Pendidikan dan pelatihan (diklat) pekerja mutlak diperlukan untuk mengisi kesenjangan kompetensi agar proses regenerasi dan sukses organisasi dapat berjalan baik. Program diklat SDM disusun secara sistematis berdasarkan roadmap pengembangan SDM dan diatur melalui Surat Keputusan Direksi KAI No. KEP.U/KP.110/XII/3/KA-2012 tentang Peningkatan dan Pengembangan Kompetensi Sumber Daya Manusia melalui Program Pendidikan dan Pelatihan di Lingkungan KAI.

Perseroan memberikan kesempatan yang sama bagi seluruh pekerja yang memenuhi persyaratan untuk mengikuti program pendidikan dan pelatihan baik yang sifatnya *mandatory* pada tugas-tugas teknis perkeretaapian tertentu yang membutuhkan sertifikasi keahlian, maupun untuk peningkatan kompetensi *hardskill* dan *softskill* lainnya.

### A. Program Pendidikan dan Pelatihan

Program pendidikan dan pelatihan (diklat) disusun secara berjenjang mulai dari pengembangan kompetensi dasar hingga tahap pengembangan profesional seperti dijelaskan berikut ini.

## Education and Competence Development

Education and training for employees are absolutely necessary to fill competency gaps so that organization regeneration and succession process can run well. HR education and training programs are developed systematically based on HR development roadmap and stipulated in Decree of Board of Directors of KAI No. KEP.U/KP.110/XII/3/KA-2012 concerning HR Competence Improvement and Development through Education and Training Programs in KAI.

The Company provides equal opportunity for all employees who are eligible to participate in education and training programs that are mandatory in particular railway technical tasks which require skills certification, as well as to improve other hardskill and softskill competencies.

### A. Education and Training Programs

Education and training programs are prepared in stages ranging from basic competence development up to professional development stage as described below.



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

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

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

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

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

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

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

**a. Basic Development Program** is a program to establish basic competence for new employees. The program consists of:

- Effective Personal Development, which aims at shaping behavior, work attitude, discipline and readiness to serve for new staff;
- Elementary railway training, which aims at providing debriefing and understanding of railway basic knowledge to new employees.

**b. General Program of Managerial Development** is a program to establish and improve employee competence at structural positions perform their functions. The program consists of:

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

**c. Special Program of Managerial Development** is a program to establish and improve employee competence in performing their functions as the head of region and/or station. This program consists of:

- Head of Station Level 1 for heads of stations grade 2 and 3,
- Head of Station Level 2 for heads of large stations class A, B, C and class 1,
- Head of Region for heads and deputies of regions.

**d. Professional Development Program** is a program to establish and improve employee knowledge, expertise, skills and attitudes according to the required technical competence in their work groups.

## B. Pelaksanaan Pendidikan dan Pelatihan (Diklat)

Pelaksanaan program pendidikan dan pelatihan (diklat) dapat diselenggarakan secara internal di unit-unit diklat milik Perseroan, lembaga pendidikan formal dan informal eksternal yang berkualitas, program tugas belajar perkeretaapian di luar negeri serta program *benchmarking*.

### a. Diklat Internal

Perseroan memiliki 6 (enam) unit diklat yang dikelola sendiri yaitu:

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

Metode pelatihan yang diterapkan di unit diklat Perseroan tidak hanya berupa pelatihan tatap muka konvensional tetapi juga telah menerapkan sistem *e-learning*. Pengembangan *e-learning* di Perseroan adalah sebuah *learning management system* (LMS) atau *virtual management system* (VMS) berbasis *web* yang memungkinkan penyelenggaraan metode pembelajaran jarak jauh sehingga diharapkan mampu memenuhi kebutuhan diklat pekerja di seluruh Indonesia.

Pada tahun 2014, KAI telah menyelenggarakan 377 kegiatan diklat internal dengan total peserta sebanyak 9.351 pekerja dan total jam pelajaran dan praktik 26.727 jam atau rata-rata 1,05 jam pelatihan per-orang per-tahun.

Total biaya program diklat internal yang dikeluarkan pada tahun 2014 sebesar Rp17,9 miliar. Sedangkan biaya pelatihan pada tahun 2013 sebesar Rp20,3 miliar.

## B. Education and Training Implementation

Implementation of education and training programs can be organized internally in the Company's education and training units, qualified external formal and informal education institutions, railways educational assignment program abroad and benchmarking program.

### a. Internal Education and Training

The Company has 6 (six) internally managed education and training units, as follows:

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

Training methods applied at the Company's education and training units are not only conventional face-to-face training but also e-learning system. E-learning development in the Company is web-based learning management system (LMS) or virtual management system (VMS) which allows long-distance learning methods that are expected to meet education and training needs of employees throughout Indonesia.

In 2014, KAI organized 377 education and training activities with total participants of 9,351 employees and total of 26,727 hours of lessons and practice or an average of 1.05 hours of training per person per year.

Total costs of internal education and training programs spent in 2014 amounted to Rp17.9 billion. While training costs in 2013 amounted to Rp20.3 billion.

Rincian jumlah pelatihan, peserta dan biaya kegiatan diklat di tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Details of the number of training, participant and costs of education and training activities in 2014 are as follows:

Unit/Balai Pelatihan	Jumlah Pelatihan Number of Training	Jumlah Jam Pelatihan (jam) Number of Training-Hours	Jumlah Peserta Number of Participant	Biaya Pelatihan Training Cost (Rp juta Rp million)	Unit/Training Center
BP Manajerial (BPM)	46	3.389	1.182	1.562,17	BP Managerial (BPM)
BP Sinyal Telekomunikasi dan Listrik (BPSTL)	55	2.311	1.052	1.195,88	BP Telecommunications and Electrical Signals (BPSTL)
BP Operasi dan Pemasaran (BPOPSAR)	42	4.903	1.118	2.224,26	BP Operations and Marketing (BPOPSAR)
BP Teknik Perkeretaapian (BPTP)	92	7.900	2.021	3.637,19	BP Railway Technical (BPTP)
BP Teknik Traksi (BPTT)	56	7.298	1.440	2.731,79	BP Traction Engineering (BPTT)
Pusdiklat Ir. H. Djuanda	86	926	2.538	6.537,13	Ir. H. Djuanda Training Center
<b>Jumlah</b>	<b>377</b>	<b>26.727</b>	<b>9.351</b>	<b>17.888,43</b>	<b>Total</b>

### b. Pelatihan Luar Negeri

Perseroan memberikan kesempatan bagi pekerja untuk belajar ke luar negeri untuk melihat, membandingkan serta menambah wawasan dan kemampuannya mengenai pengelolaan perkeretaapian. Untuk keperluan tersebut, Perseroan menjalin kerja sama dengan perusahaan pengelola perkeretaapian di luar negeri seperti:

#### East Japan Railway Company (JR East)

Perseroan menjalin kerja sama pelatihan teknik dan manajemen perkeretaapian dengan East Japan Railway Company (JR East). Melalui program *fellowship*, *short course* dan program lainnya, pekerja Perseroan berkesempatan mengembangkan kemampuan dan pengetahuan teknik di JR East, khususnya mengenai *Transport Planning and Traffic Control*, *Rolling Stock Maintenance*, *Track Maintenance* dan *Signaling and Telecommunications*.

Pada tahun 2014, dua pekerja Perseroan mengikuti program JR East Fellowship selama sekitar 3 bulan. Terhitung sejak kerja sama dengan JR East disepakati pada tahun 2001, Perseroan telah mengirim 55 pekerja untuk mengikuti program JR East dengan rekapitulasi sebagai berikut:

### b. Overseas Training

The Company provides opportunity for employees to study abroad to observe, compare and broaden perspective and capability pertaining to railway management. For this purpose, the Company collaborates with railway operator companies abroad such as:

#### East Japan Railway Company (JR East)

The Company cooperates in railway engineering and management trainings with East Japan Railway Company (JR East). Through fellowship, short course and other programs, the Company's employees have opportunity to develop engineering skills and knowledge at JR East, particularly pertaining to Transport Planning and Traffic Control, Rolling Stock Maintenance, Track Maintenance and Signaling and Telecommunications.

In 2014, two employees of the Company attended the JR East Fellowship program for about 3 months. Since the cooperation with JR East was agreed in 2001, the Company has sent 55 employees to attend the JR East program with the following recapitulation:

<b>REKAPITULASI PESERTA EAST JAPAN RAILWAY</b>		
<b>NAMA PROGRAM</b>	<b>TAHUN</b>	<b>JUMLAH PESERTA</b>
JR EAST FELLOWSHIP	2001 - 2014	28
JR EAST INTERNATIONAL	2004 - 2011	18
JR EAST MIDDLE MANAGER COURSE	2001 - 2002	4
FELLOW EXECUTIVE INVITATION	2006	2
JR EAST FOLLOW UP COURSE	2012 - 2013	3
<b>TOTAL</b>		<b>55</b>

#### **SNCF International**

Perseroan menjalin kerja sama dengan SNCF International-Perancis, untuk memberi kesempatan bagi pekerja Perseroan mempelajari aspek *hospitality*, yaitu mengenai teknik dan pengorganisasian pelayanan penumpang yang diterapkan SNCF International di Perancis. Diharapkan, para pekerja yang mengikuti pelatihan dapat bertambah wawasannya mengenai teknik pelayanan perkeretaapian kelas dunia dan dapat menerapkannya untuk meningkatkan pelayanan perkeretaapian di Indonesia. Pada tahun 2014, Perseroan telah mengirimkan 100 pekerja. Terhitung sejak awal kerja sama dimulai pada Maret 2011, sebanyak 306 pekerja telah mendapatkan kesempatan mengikuti program pelatihan *hospitality* SNCF Perancis.

#### **c. Benchmarking**

Filosofi dari program *Benchmarking* adalah “*seeing is believing*”. Dengan mengirim pekerja Perseroan untuk melihat dan merasakan langsung proses pelayanan yang dilakukan oleh pengelola perkeretaapian di Tiongkok, manajemen meyakini akan tumbuh dengan sendirinya perilaku pelayanan yang berbeda karena mereka telah memiliki persepsi standar pelayanan di benaknya dengan tolok ukur apa yang telah dilihat dan dirasakannya secara langsung saat mengikuti program ini. Program *Benchmarking* secara nyata telah berdampak meningkatkan inovasi pelayanan dan kepedulian pekerja. Pada tahun 2014 KAI mengirimkan 980 pekerja. Terhitung sejak awal

#### **SNCF International**

The Company cooperates with SNCF International-France, to provide opportunity for the Company's employees to study hospitality aspect, pertaining to technique and organization of passenger services which are applied by SNCF International in France. It is expected that employees who attended the training can enhance their perspective regarding world-class railway services engineering and can apply them to improve railway services in Indonesia. In 2014, the Company sent 100 employees. Since the cooperation began in March 2011, 306 employees have had the opportunity to attend SNCF French hospitality training program.

#### **c. Benchmarking**

The philosophy of the benchmarking program is “*seeing is believing*.” By sending the Company's employees to directly observe and feel service process performed by railway operator in China, management believes unique services behavior will grow inevitably because they already have a perception of service standards with benchmarks in mind of what they have directly observed and felt when joined this program. Benchmarking program has significant impact on improvement of service innovation and employee care. In 2014 KAI sent 980 employees. Effective since the beginning of this program in September

program ini dimulai pada September 2011, sebanyak 2.008 pekerja telah mendapatkan kesempatan mengikuti program *benchmarking* ke Tiongkok.

2011, 2,008 employees have had the opportunity to join the benchmarking program to China.

### C. Jenis Pelatihan yang Diselenggarakan Tahun 2014

Rincian jenis pelatihan yang dilaksanakan di pusat pendidikan dan pelatihan Perseroan pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

### C. Types of Training Organized in 2014

Details of types of training organized in the Company's education and training centers in 2014 are as follows:

#### a. Balai Pelatihan Manajerial BP Managerial

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
1	H & R Basic Training	I-II	HARD SKILL	H & R Basic Training
2	Pengadaan Barang Dan Jasa	I-VII	HARD SKILL	Procurement of Goods and Services
3	Workshop Pengelolaan SDM bagi Anak Perusahaan	I	HARD SKILL	Workshop HR Management for Subsidiaries
4	Revenue and Cost Comptroller	I	HARD SKILL	Revenue and Cost Comptroller
5	Financial Basic Training	I-II	HARD SKILL	Financial Basic Training
6	Leadership SPKA	I-II	HARD SKILL	Leadership SPKA
7	Strategi Pemasaran Angkutan Barang	I-II	HARD SKILL	Marketing Strategy for Freight Forwarding
8	Fungsional Kilat Anggaran dan Manajemen Risiko	I	HARD SKILL	Functional Short Course on Budget and Risk Management
9	Manajemen Pergudangan	I-II	HARD SKILL	Warehousing Management
10	Fungsional Kilat Strategi Pemasaran Angkutan Penumpang	I-II	HARD SKILL	Functional Short Course on Marketing Strategy for Freight Forwarding
11	Financial Management Training	I-II	HARD SKILL	Financial Management Training
12	Human Capital Development Program	I-II	HARD SKILL	Human Capital Development Program
13	Financial For Non Financial	I-II	HARD SKILL	Financial For Non Financial
14	Akuntansi Umum dan Akuntansi Biaya	I	HARD SKILL	General Accounting and Financial Accounting
15	Manajemen Aset Non Produktif	I	HARD SKILL	Management of Non-Productive Assets
16	Kursus Singkat Kepemimpinan Kepala Unit Pelaksana Teknis (KUPT)	I-IX	SOFT SKILL	Short Course on Leadership for Unit Head (KUPT)
17	Dasar-dasar IT untuk Operasional	I-III	HARD SKILL	Basic IT for Operational
18	Contract Drafting	I	HARD SKILL	Contract Drafting
19	Stock Opname	I-III	HARD SKILL	Stock Taking

**b. Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi dan Listrik**  
**BP Telecommunications and Electrical Signals**

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
1	Diklap Change Unit Radio Lokomotif	I-II	HARD SKILL	Field Education on Change Unit of the Locomotive Radio
2	Sistem Train dispatching dan Teknik Change Unit Radio Lokomotif	V-VI	HARD SKILL	Train Dispatching System and Change Unit of Locomotive Radio Technical Training
3	Perawatan Pendekripsi Kereta Api Track Circuit Dc	I-II	HARD SKILL	Train Detection Track Circuit Dc Maintenance
4	Perawatan Pintu Perlintasan	VI-VII	HARD SKILL	Crossing Gate Maintenance
5	Diklap Perawatan Persinyalan SSI	I-II	HARD SKILL	Field Education on SSI Signaling System Maintenance
6	Diklap Sistem Proteksi Petir LAA	II	HARD SKILL	Field Education on LAA Thunderbolt Protection System
7	Pelatihan Fungsional Tingkat D3/S1	II	HARD SKILL	Functional Training for Level of D3/S1
8	Pendidikan dan Pelatihan Fungsional Kilat Komersialisasi Aset	I-II	HARD SKILL	Short Functional Education and Training on Commercialization of Assets
9	Diklap Sistem Proteksi Petir Sintel	V -VI	HARD SKILL	Field Education on Signaling, Telecommunication, and Electricity
10	Diklat Teknik Jaringan transmisi Serat Optik dan Radio Microwave	IV-V	HARD SKILL	Education and Training on Optical Fiber Transmission Network and Microwave Radio Technique
11	Pendidikan dan Pelatihan Fungsional Kilat Pengamanan/Penjagaan Aset Tingkat Pelaksana	I-III	HARD SKILL	Short Functional Education and Training for Asset Security Executive
12	Diklat Upgrading Sintelis Bidang Telekomunikasi	IV	HARD SKILL	Education and Training on the Upgrading of Signaling, Telecommunication, and Electricity for Telecommunication Section
13	Diklap Perawatan Transmisi Radio Microwave	I-II	HARD SKILL	Field Education on Microwave Radio Transmission Maintenance
14	Diklap Perawatan Peralatan Dalam Sinyal Elektrik Westrace	I-II	HARD SKILL	Field Education on Maintenance of Equipment In Westrace Electrical Signals
15	Diklat Upgrading Sintelis Bidang Persinyalan	IV	HARD SKILL	Education and Training on the Upgrading of Signaling, Telecommunication, and Electricity for Signaling Section
16	Pendidikan dan Pelatihan Fungsional Kilat Pengamanan/Penjagaan Aset Tingkat Asisten Manager	I	HARD SKILL	Short Functional Education and Training for Asset Security Manager
17	Pelatihan Teknik Sintelis Tingkat SLTA	IV-V	HARD SKILL	Technical Training on Signaling, Telecommunication, and Electricity for Undergraduate
18	Modul Catu Daya Ups	I-III	HARD SKILL	UPS Power Supply Module
19	Diklap Pesawat Blok Elektro Mekanik	I	HARD SKILL	Field Education on electromechanical block apparatus
20	Diklap Perawatan Peralatan Dalam Persinyalan VPI	I-III	HARD SKILL	Field Education on the Maintenance of VPI Signaling Equipment
21	Diklap Sinyal Mekanik	I-VI	HARD SKILL	Field Education on Mechanical Signaling
22	Teknik Jaringan Transmisi Serat Optik dan Radio Microwave	VI-VII	HARD SKILL	Optical Fiber Transmission Network and Microwave Radio Technique

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
23	Diklap Pengepresan Wesel dan Kawat Sambung	I-II	HARD SKILL	Field Education on Pressing Railway Switch and Connecting Wire
24	Diklap Perawatan Peralatan Dalam Persinyalan SIL	I-IV	HARD SKILL	Field Education on the Maintenance of SIL Signaling Equipment
25	Perencanaan Persinyalan Mekanik Siemens and Halske	I	HARD SKILL	Planning for Siemens and Halske Mechanical Signaling
26	Diklap Remote Control LAA	I	HARD SKILL	Field Education on Remote Control LAA
27	Diklap Radio Lokomotif LSE	I	HARD SKILL	Field Education on Locomotive Radio LSE
28	Diklap Catu Daya Grade Diesel Inverter	I	HARD SKILL	Field Education on Power Supply of Grade Diesel Inverter

**c. Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Sofyan Hadi  
BP Technical Railways Sofyan Hadi**

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
1	Praktek di Dipo dan di Lintas awak sarana perkeretaapian Pertama dengan penggerak Listrik (O.62)	XII-XIII	HARD SKILL	Practicing at the Depot and Railway for Crew, with Electric Traction (O.62)
2	Modul Pendalaman Teknik dan Pengoperasian KRL Seri JR 205	I-X	HARD SKILL	Module for Deepening of Technical and Operation of EMU JR 205 Series
3	Awak Sarana Masinis Pratama ke Muda KRL (O.64)	I-V	HARD SKILL	KRL Rolling Stock crew from Pratama Level to Muda Level (O.64)
4	Perawatan Sarana KRL Tingkat Pelaksana	I-IV	HARD SKILL	Maintenance of EMU for Executive
5	Pelatihan Praktek Lapangan Perawatan Modul Lengkung dengan MTT	III-XXIV	HARD SKILL	Field Practice for the Maintenance of Curved Track with MTT
6	Df.2 Perawatan Jalan Rel Tingkat Pelaksana	III-V	HARD SKILL	Df.2 Railway Maintenance Training for Executive
7	Modul Penjaga Jalan Perlintasan (PJL)	I-II	HARD SKILL	Module for Level Crossing Guards
8	Modul Pendalaman Teknik dan Pengoperasian KRL Seri 8000	IV-XIV	HARD SKILL	Module for Deepening of Technical and Operation of EMU 8000 Series
9	Df.3 Operator Mesin Perawatan Jalan Rel (MPJR)	III-IV	HARD SKILL	Df.3 Railway Maintenance Machine Operator (MPJR)
10	Diklat Lapangan Perawatan Lengkung dengan MTT	XI-XII	HARD SKILL	Field Practice for the Maintenance of Curved Track with MTT
11	Df.3 Perawatan Jalan Rel Tingkat Lanjutan	IV-V	HARD SKILL	Df.3 Railway Maintenance for Advanced Level
12	DF.3 Perawatan Sarana Dengan Penggerak Listrik Tingkat Lanjutan	VI-VII	HARD SKILL	DF.3 Electric Traction Maintenance for Advanced Level
13	Diklat Tingkat Penyelia Awak Sarana	III-V	HARD SKILL	Education and Training for Crew Supervisor
14	Df. 4 Perawatan Jalan Rel dan Jembatan Tingkat Lanjutan	III	HARD SKILL	Df. 4 Railway and Bridge Maintenance for Advanced Level
15	Modul Pendalaman Krl Serie 6000 Metro	I-IX	HARD SKILL	Module for Deepening EMU 6000 Metro Series
16	Modul ToT Penyelia Dipo Mekanik	VI-XI	HARD SKILL	ToT Module for Depot Mechanic Supervisor

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
17	Modul Petugas Pemeriksa Jalur (PPJ)	I-IV	HARD SKILL	Module for Track Inspection Officer (PPJ)
18	Modul Perawatan Gardu LAA	I-II	HARD SKILL	Module for LAA Substation Maintenance
19	Diklat Awak sarana Perkeretaapian Muda dengan Penggerak Listrik	I	HARD SKILL	Education and Training for Junior Crew with Electric Traction

**d. Balai Pelatihan Teknik Traksi Darman Prasetyo  
BP Traction Engineering Darman Prasetyo**

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
1	Awak Sarana Perkeretaapian Pertama	I - VII	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Crew First Level
2	Diklat Master Lokomotif	I - II	HARD SKILL	Locomotive Mastery Training
3	Diklat Awak Sarana Perkeretaapian Muda	I - VI	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Crew Second Level
4	Diklat Perawatan dan Pemeriksa Sarana Perkeretaapian Dengan Penggerak Non Listrik Tingkat Pelaksana Lokomotif CC 204	I - II	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Care and Examiner With Non Electric Mover Training
5	Diklat Lapangan (Diklap) Perawatan dan Pemeriksaan KRDE	I	HARD SKILL	KRDE Care and Check Field Training
6	Diklat Teknisi Kereta Api Untuk Intake S1/D3	I - II	HARD SKILL	Railway Technical Training for S1/D3
7	Diklat Perawatan Sarana Perkeretaapian Dengan Penggerak Non Listrik Tingkat Pelaksana Lanjutan	I - V	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Care With Non Electric Mover Training for Middle Level
8	Diklat Perawatan Sarana Perkeretaapian Tanpa Penggerak Tingkat Pelaksana Lanjutan	I - IV	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Care Non Mover Training for Middle Level
9	Tenaga Perawatan Sarana Perkeretaapian Dengan Penggerak Non Listrik Tingkat Pelaksana	I - X	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Care With Mover Non Electric Training for Entry Level
10	Diklat Tenaga Perawatan Sarana Perkeretaapian tanpa Penggerak Tingkat Pelaksana	I - XIV	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Care Without Mover Training for Entry Level
11	Tenaga Perawatan Sarana Perkeretaapian tanpa Penggerak Tingkat Pelaksana	I - III	HARD SKILL	Rolling Stock Railway Care Without Mover Training for Entry Level

**e. BP Operasi dan Pemasaran Agus Suroto  
BP Operation and Marketing Agus Suroto**

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
1	Diklat Juru Langsir	IV - V	HARD SKILL	Train Arranger Training
2	Diklat Pembentukan Kompetensi Teknis Operasi (PKTO)	I - III	HARD SKILL	Operation Technical Competence Training
3	Workshop Customer Care	VI - X	HARD SKILL	Customer Care Workshop
4	Workshop Pengawas O.50	I	HARD SKILL	O.50 Supervisor Workshop
5	Workshop Pembuatan GAPEKA	I - III	HARD SKILL	Gapeka Production Workshop
6	Diklat Penguasaan Stasiun	I - II	HARD SKILL	Station Mastery Training
7	Diklat Pengendali KA	I - II	HARD SKILL	Train Controller Training
8	Bimbingan dan ujian praktik O.50	I - II	HARD SKILL	O.50 Guidance and Exam

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
9	Diklap Juru Rumah Sinyal Tanjungkrang	I - IX	HARD SKILL	Tanjungkarang Signaling House Crew Training
10	Diklap Juru Rumah Sinyal Kertapati	I - III	HARD SKILL	Kertapati Signaling House Crew Training
11	Basic House Keeping	VII - VIII	HARD SKILL	Basic House Keeping
12	Supervisory House Keeping	IX - X	HARD SKILL	Supervisory House Keeping
13	Diklap Langsir	I - VI	HARD SKILL	Train Arranger Field Training
14	Workshop Pembimbing O.50	II	HARD SKILL	O.50 Trainer Workshop

**f. Pusdiklat Ir. H. Djuanda  
Training Center Ir. H. Djuanda**

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
1	Pembentukan Pribadi Efektif	I-VIII	SOFT SKILL	Developing Effective Personality
2	SNCF	X-XIII	SOFT SKILL	SNCF
3	Executive Development Program (EDP)	I	SOFT SKILL	Executive Development Program (EDP)
4	Capacity Building	I	SOFT SKILL	Capacity Building
5	Workshop High Impact Achievement	I-III	HARD SKILL	Workshop High Impact Achievement
6	The 2nd Indonesia Motivation Summit	I	SOFT SKILL	The 2nd Indonesia Motivation Summit
7	Workshop Profesi Kearsipan Menjawab Tantangan Masa Depan	I	HARD SKILL	Workshop on Archival Profession in Answering Challenge in the Future
8	Workshop Pemetaan Kompetensi Profesi Logistik	I	HARD SKILL	Workshop on Mapping the Competence of Logistic Profession
9	Sosialisasi dan Implementasi Transaksi Lindung Nilai Peraturan Menteri BUMN, Peraturan Bank Indonesia dan OJK	I	SOFT SKILL	Dissemination and Implementation of Hedging Transactions, Minister of SOE regulation, Bank Indonesia Regulation and FSA
10	Seminar Tenaga Kerja dan BPJS	I	SOFT SKILL	Seminar on Employment and BPJS
11	Siasat dan Implementasi Outsourcing Terhadap PERMEN No.19/2012 dan SE. No.04/MEN/VIII/2013	I	SOFT SKILL	Strategy and Implementation of Outsourcing based on PERMEN No.19/2012 and SE. No.04/MEN/VIII/2013
12	Workshop Tatanan Benefit Kesehatan untuk BUMN	I	HARD SKILL	Workshop on Health Benefit Arrangement for SOE
13	Workshop Menghindari Potensi Korupsi dalam Pengadaan Barang dan Jasa pada BUMN	I	HARD SKILL	Workshop on Preventing Potential Corruption in Procurement in SOEs
14	Workshop Kajian Mengurai Tenaga Outsourcing Berbasarkan PERMENAKERTRANS No.19/2012, SE 04/MEN/VII/2013 dan SE.06/MBU/2013	I	HARD SKILL	Workshop on Study regarding Outsourcing Based on PERMENAKERTRANS No.19/2012, SE 04/MEN/VII/2013 and SE.06/MBU/2013
15	Forum Kajian Manajemen Fun & Practical Experiential Learning to be a Great Supervisor	I	SOFT SKILL	Management Study Forum of Fun & Practical Experiential Learning to be a Great Supervisor
16	Pelatihan Chartered Financial Analyst (CFA) unit CR	I	HARD SKILL	Training for Chartered Financial Analyst (CFA) of CR unit
17	Pelatihan PKBL Investasi Sosial melalui PKBL	I	HARD SKILL	Training on PKBL: Social Investment through PKBL
18	Workshop Modern Filing Administration	I	HARD SKILL	Workshop Modern Filing Administration
19	D3-Perkeretaapian	I	HARD SKILL	D3-Railway

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
20	Seminar Teknik Membaca dan Analisa Laporan Keuangan Perusahaan dalam Penyelamatan dari Jeratan TPK & TPPU	I	SOFTSKILL	Seminar on Techniques of Reading and Analysing Financial Statements to prevent from Corruption and Money Laundering.
21	Seminar Implementasi Indikator / Parameter Penilaian dan Evaluasi atas Penerapan GCG	I	SOFTSKILL	Seminar on Implementation of Indicator/ Parameter of Assessment and Evaluation on the Implementation of GCG
22	Risk Based Audit Program	I	HARD SKILL	Risk Based Audit Program
23	Financial Risk & Communicating Risk Appetite Program	I	HARD SKILL	Financial Risk & Communicating Risk Appetite Program
24	Workshop Advanced Leadership Program	I	HARD SKILL	Workshop on Advanced Leadership Program
25	Workshop Implementasi IRFS di BUMN	I	HARD SKILL	Workshop on the Implementation of IRFS at SOE
26	Workshop Membangun Reputasi Melalui Kisah Sukses Mengelola Krisis	I	HARD SKILL	Workshop on Building Reputation Through Success Stories in Managing Crisis
27	Training for Assesor Metode Assesment Center	I	HARD SKILL	Training for Assessor on Method for Assessment Center
28	Asean Workshop fpr Aunthenticity on Electronic Archive and Digitation	I	HARD SKILL	ASEAN Workshop for Authenticity on Electronic Archive and Digitation
29	Seminar Security Membangun Infrastruktur Profesi Satpam	I	SOFTSKILL	Seminar Security on Building Infrastructure for Security Guard Profession
30	ECGL Modul 2 Workshop Integrated Risk Management	I	HARD SKILL	ECGL Module 2 Workshop Integrated Risk Management
31	Pertemuan Nasional Museum se-Indonesia	I	SOFTSKILL	Museum Indonesia National Meeting
32	Workshop tentang Uang Elektronik	I	HARD SKILL	Workshop on Electronic Money
33	Lokakarya Electronic Filing 2014	I	SOFTSKILL	Workshop on Electronic Filing 2014
34	Workshop Teknik Beracara di Pengadilan	I	HARD SKILL	Workshop on Court Proceeding Technic
35	Workshop Implementasi PKBL berdasarkan ISO 2600	I	HARD SKILL	Workshop on the Implementation of PKBL based on ISO 2600
36	Workshop Mengupas BUMN Bersatu, Sinergi atau Monopoli	I	HARD SKILL	Workshop on Reviewing SOE: Unite, Synergy or Monopoly
37	Workshop The New Strategic Service Management	I	HARD SKILL	Workshop Ton he New Strategic Service Management
38	Seminar Integritas 7 Nilai Etika	I	SOFTSKILL	Seminar Integrities' 7 Ethics Values
39	Seminar Resiko Hukum dalam Suatu Kontrak	I	SOFTSKILL	Seminar on Legal Risks in
40	Seminar Diagnosing & Developing Solution for Your Organization Heath and Sickness	I	SOFTSKILL	Seminar Diagnosing & Developing Solution for Your Organization Heath and Sickness
41	Workshop Nasional K3 tentang Electrical dan Mechanical Safety	I	HARD SKILL	National Workshop on OSH regarding Electrical and Mechanical Safety
42	Workshop Legal English	I	HARD SKILL	Workshop Legal English
43	Workshop Modul-6 "High Impact Leadership"	I	HARD SKILL	Workshop Modul-6 "High Impact Leadership"

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
44	Workshop Risiko Hukum dalam Suatu Kontrak Pengadaan Barang/Jasa dengan Pihak Ketiga	I	HARD SKILL	Workshop on Legal Risks in the Contract for Procurement of Goods/Services by Third Parties
45	Brevet Pajak A-B Terpadu	I	HARD SKILL	Tax Brevet A-B Integrated
46	Seminar Nasional 2 Hari Pertahanan dan Property	I	SOFT SKILL	2 Days National Seminar on Security and Property
47	Workshop Modul-7 Program Advanced Leadership	I	HARD SKILL	Workshop Modul-7 Program Advanced Leadership
48	Workshop How to Develop Managerial Foundations for Supervisors and Executive	I	HARD SKILL	Workshop How to Develop Managerial Foundations for Supervisors and Executive
49	Workshop on Foreign Arbitration for BUMN Legal Officer	I	HARD SKILL	Workshop on Foreign Arbitration for BUMN Legal Officer
50	Seminar Fundamental Supervisory Training	I	SOFT SKILL	Seminar Fundamental Supervisory Training
51	Seminar Project Quality Management	I	SOFT SKILL	Seminar Project Quality Management
52	Seminar Procurement Fraud	I	SOFT SKILL	Seminar Procurement Fraud
53	Workshop Nasional Manajemen Perawatan Gedung dan Fasilitas	I	HARD SKILL	National Workshop on Building Maintenance and Facility Management
54	Workshop Implementasi PSAK 46	I	HARD SKILL	Workshop on the Implementation of SFAS 46
55	Certificate Inbrand Operation	I	HARD SKILL	Certificate Inbrand Operation
56	Workshop BUMN News: Bagaimana menentukan Arah & Strategi Pelaporan Keuangan Berdasarkan Penerapan PSAK Berbasis IFRS Tahun 2015	I	HARD SKILL	Workshop on SOE News: How to Determine Direction & Strategy for Financial Reporting Under IFRS-Based SFAS 2015
57	Seminar Tindak Pidana Korupsi dan Tindak Pencucian Uang serta Hukum Korporasi dalam Penyimpangan Kebijakan Keuangan Bagi Dewan Komisaris & Direksi BUMN/BUMD	I	SOFT SKILL	Seminar on Corruption and Money Laundering, and Corporate Law Against Financial Irregularity for Board of Commissioners & Board of Directors of BUMN/BUMD
58	Pelatihan Strategi Marketing Planning	I	HARD SKILL	Training on Marketing Planning Strategy
59	Seminar Internasional	I	SOFT SKILL	International Seminar
60	Workshop BUMN News: Penerapan Pedoman Akuntansi PKLB-CSR BUMN	I	HARD SKILL	Workshop on SOE News: Adopting Accounting Guidelines of PKLB-CSR BUMN
61	Diskusi Panel	I	SOFT SKILL	Panel Discussion
62	Advanced Leadership program 2014 MODUL-9	I	SOFT SKILL	Advanced Leadership Program 2014 MODUL-9
63	Diklat Audit Internal Tk. Dasar II	I	HARD SKILL	Education and Training on Internal Audit Basic II
64	International Conference	I	SOFT SKILL	International Conference
65	Diklat Nasional "Manajemen Arsip Dinamis"	I	HARD SKILL	National Education and Training on "Dynamic Archival Management"
66	Workshop Peningkatan Kualitas & Penyelesaian Sengketa Lingkungan Hidup Nasional	I	HARD SKILL	Workshop on Improving the Quality and Settlement of National Environmental Dispute
67	Fatigue Management 2-Days Workshop	I	HARD SKILL	Fatigue Management 2-Days Workshop
68	Seminar Nasional CIC 2014	I	SOFT SKILL	National Seminar of CIC 2014
69	Rekonsiliasi Fiskal & Pengisian SPT Tahunan PPH Badan 2014 yang Efektif	I	SOFT SKILL	Fiscal Reconciliation & Effective Filling of Yearly Tax Return of Corporate Income Tax 2014

No.	Jenis Pelatihan	Angkatan Class of	Kompetensi Competence	Type of Training
70	Workshop Keselamatan & Kesehatan Kerja ttg P3K	I	HARD SKILL	Workshop on Occupational Safety and Health
71	Workshop “Credit Analysis, Monitoring, and Problem Solving”	I	HARD SKILL	Workshop on “Credit Analysis, Monitoring, and Problem Solving”
72	Rangkaian Seminar Kongres XII IAI	I	SOFT SKILL	Series of Seminar of the XIIth IAI Congress
73	Pelatihan MC & Keprotokoleran	I	HARD SKILL	MC & Protocol Training

### Sistem Penilaian Kinerja SDM

Perseroan melaksanakan penilaian kinerja setiap tahun sebagai evaluasi atas kinerja individu pekerja. Penilaian kinerja bagi Perseroan maupun pekerja bertujuan dan bermanfaat untuk:

1. *Feedback*, sebagai alat yang obyektif untuk memberikan umpan balik bagi atasan dan bawahan.
2. *Performance Improvement*, sebagai alat untuk membantu atasan dan bawahan mengambil tindakan yang tepat untuk meningkatkan kinerja pekerja.
3. *Compensation Adjustment*, membantu para atasan dalam menetapkan kompensasi terhadap kinerja pekerja secara lebih adil dan meningkatkan motivasi pekerja agar berprestasi lebih baik.
4. *Training & Development*, mengidentifikasi kebutuhan pelatihan dan pengembangan bagi pekerja agar kinerja dan kompetensi mereka dapat ditingkatkan.
5. *Talent Management*, mengidentifikasi pekerja yang memiliki kinerja dan kompetensi yang sangat baik untuk dikelola pengembangan karir berikutnya.

Pengukuran kinerja dilaksanakan berdasarkan prinsip obyektivitas dan keadilan. Sistem penilaian yang dibangun harus mampu menjadi pembeda antara pekerja berkinerja tinggi dengan pekerja berkinerja rendah.

Penilaian kinerja mengukur pencapaian pekerja terhadap target individu yang merupakan turunan dari sasaran/target Perseroan. Target individu pekerja ditetapkan dan disepakati bersama atasan di awal tahun, sebagai turunan dari target/sasaran atasannya dan sejalan dengan *Key Performance Indicator* (KPI) Direksi dan RKAP Perseroan. Alur proses penetapan KPI individu digambarkan pada diagram di bawah ini.

### HR Performance Assessment System

The Company conducts performance assessment every year to evaluate individual performance. Performance evaluation of the Company and employees has the following objectives and benefits:

1. Feedback, as an objective tool to provide feedback to supervisors and subordinates.
2. Performance Improvement, as a tool to assist supervisors and subordinates to take appropriate measures to improve employee performance.
3. Compensation Adjustment, assists supervisor in determining compensation for employee performance in a more equitable manner and improving employee motivation to perform better.
4. Training & Development, identifies training and development needs for employees so that their performance and competence can be improved.
5. Talent Management, identifies employees with excellent performance and competency for further career development management.

Performance assessment is conducted based on objectivity and fairness principles. The assessment system should be able to distinguish between high-performing and low-performing employees.

Performance assessment measures achievement of individual targets that are derived from the Company's goals/targets. Individual target is agreed with employee's supervisor at the beginning of the year, as a derivative of the supervisor's goals/targets and in line with Key Performance Indicator (KPI) of Board of Directors and the Company's RKAP. The process flow of individual KPI determination is illustrated in the following diagram.

**ALUR PROSES KPI KORPORAT KE KPI INDIVIDU**  
Flow Process of Corporate KPI to Individual KPI



Penilaian kinerja di KAI menggunakan aplikasi dari sistem informasi SDM yang disebut Sistem Manajemen Kinerja (SIMAK). SIMAK merupakan sistem terintegrasi untuk mendapatkan hasil yang lebih baik bagi organisasi, tim maupun individual dengan memahami dan mengelola kinerja dalam kerangka tujuan, standar dan kompetensi yang terencana dan telah disepakati bersama.

SIMAK mengukur dua hal, yaitu: (1) pencapaian target yang menjadi tanggung jawab pekerja, pemangku jabatan dan unit kerja dalam mencapai target yg disepakati dengan KPI, dan (2) kompetensi pekerja, pemangku jabatan dan unit kerja sesuai dengan tanggung jawabnya.

Untuk mengurangi subyektivitas, penilaian kompetensi dilakukan dengan menggunakan metode multi rater, dimana setiap pekerja akan dinilai oleh atasan langsung dan rekan sekerja.

Performance assessment in KAI uses an application from HR information system called Performance Management System (SIMAK). SIMAK is an integrated system to obtain better results for organization, teams and individuals by understanding and managing performance in terms of objectives, standards and competence that are jointly planned and agreed upon.

SIMAK measures two things: (1) targets attainment which is responsibility of employees, officers and work units in achieving targets as agreed in KPI, and (2) competence of employees, officers and work units according to their respective responsibilities.

To reduce subjectivity, competency assessment is conducted using multi rater method, wherein every employee will be assessed by his/her immediate supervisor as well as co-workers.



### Kesempatan yang Setara dalam Pengembangan Karir

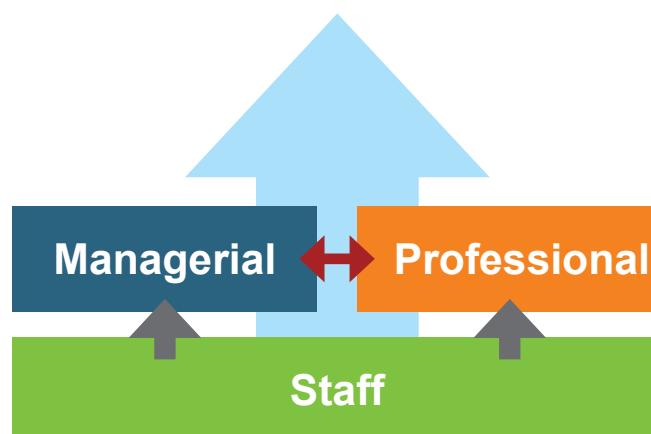
Pekerja KAI memiliki kesempatan yang sama untuk mencapai karir setinggi-tingginya sepanjang tersedia formasi dan memenuhi persyaratan jabatan yang ditentukan tanpa membedakan suku, agama, ras, dan golongan.

Perseroan telah memiliki pola karir yang jelas dan sistematis, yang memetakan rangkaian posisi/jabatan yang harus dilalui untuk mencapai tingkatan tertentu dalam organisasi. Jalur karir disusun berdasarkan profil kompetensi posisi (*position competency profile*) yang perlu dimiliki seseorang untuk menduduki suatu posisi tertentu. Terdapat dua jalur karir utama, yaitu jalur karir struktural (manajerial) dan jalur karir profesional (fungsional).

### Equal Opportunity in Career Development

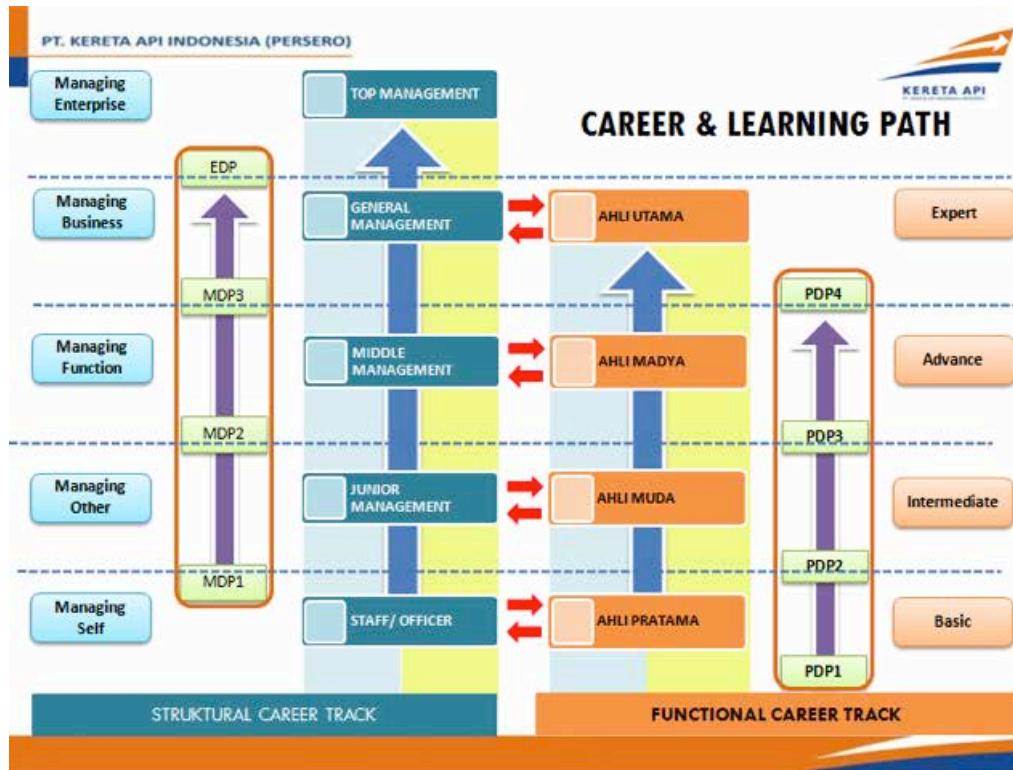
Employees of KAI have equal opportunity to reach their highest career as long as the formation is available and meet the specified requirements for the respective positions regardless of ethnicity, religion, race, and group.

The Company has a clear and systematic career path, which maps a series of positions that must be passed through to reach a certain level in the organization. The career path is structured based on position competency profile that someone needs to have to obtain certain position. There are two main career paths, namely structural (managerial) and professional (functional) career paths.



Jalur karir struktural dan fungsional dibuat untuk mengakomodasi minat dan kemampuan pekerja yang berbeda-beda. Jalur karir struktural/manajerial disusun untuk pekerja yang lebih memiliki kemampuan dan minat untuk mengelola sebuah tim dan unit kerja. Sedangkan jalur profesional/fungsional disusun untuk pekerja yang lebih memiliki kemampuan dan minat untuk mengembangkan kompetensi fungsional pada satu *job family* saja dan tidak terlalu berminat dalam mengelola tim/unit kerja.

Structural and functional career path is provided to accommodate different interests and capabilities of employees. Structural/managerial career path is provided to employees who have capability and interest to manage a team and work unit. While professional/functional career path is provided to employees who have capability and interest to develop functional competencies in certain job family and are not too interested in managing a team/work unit.



Jabatan fungsional adalah jabatan teknis yang tidak tercantum dalam struktur organisasi namun sangat diperlukan dalam tugas-tugas pokok dalam organisasi. Pada jabatan fungsional, seorang pekerja melaksanakan tugasnya didasarkan kepada keahlian dan/atau keterampilan tertentu yang bersifat mandiri. Kenaikan jabatan fungsional ditentukan oleh pencapaian angka kredit tertentu yang sudah ditentukan.

Jabatan fungsional dibagi menjadi dua, yaitu:

- Jabatan fungsional keahlian, yaitu kedudukan yang menunjukkan tugas yang dilandasi pengetahuan, metodologi, dan teknik analisis yang didasarkan atas disiplin ilmu yang bersangkutan dan/atau berdasarkan sertifikasi yang setara dengan keahlian dan ditetapkan berdasarkan akreditasi tertentu.
- Jabatan fungsional keterampilan, yaitu kedudukan yang menunjukkan tugas yang mempergunakan prosedur dan teknik kerja tertentu serta dilandasi kewenangan penanganan berdasarkan sertifikasi yang ditentukan.

Functional position is technical position that is not incorporated in organization structure but crucial in main tasks in organization. In functional position, an employee performs his/her duties based on specific and independent expertise and/or skills. Promotion of functional position is determined by achievement of certain predetermined credit numbers.

Functional positions are classified into:

- Expertise functional position, which is a position that indicates tasks relied on knowledge, methodology, and analytical techniques based on relevant science discipline and/or certification which is equivalent with expertise and based on specific accreditation.
- Skill functional position, which is a position that indicates tasks using certain procedures and working techniques and based on handling authority according to specified certification.

## Hubungan Industrial

Perseroan menghormati hak pekerja untuk berserikat dan berkumpul sepanjang tetap berada di dalam koridor hak dan kewajiban pekerja yang telah disepakati bersama serta aturan dan perundang-undangan yang berlaku, Perjanjian Kerja Bersama (PKB) dan Peraturan Perusahaan.

Pekerja Perseroan telah membentuk serikat pekerja yang dinamakan Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) pada tanggal 14 September 1999 melalui Musyawarah Nasional (Munas) pertama di Bandung. Keberadaan SPKA sesuai dengan Undang-Undang No. 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja. Keanggotaan SPKA menganut stelsel aktif, demokratis, bebas dan bertanggung jawab.

Keanggotaan Serikat Pekerja adalah Pekerja KAI yang terdiri dari:

1. Pekerja eks PNS,
2. Pekerja eks Perumka,
3. Pekerja KAI,
4. Pekerja kontrak magang (PKM),
5. Pekerja tetap KAI yang diperbantukan pada anak perusahaan.

Hubungan industrial dikelola bersama dalam Lembaga Kerja Sama (LKS) Bipartit yang dibentuk mengacu pada Perjanjian Kerja Bersama (PKB) periode 2013-2015 Bab XVI Pasal 65 tentang Lembaga Kerja Sama Bipartit. Sebagai tindak lanjut dari PKB pasal 65 tersebut, Perseroan melalui SK Direksi No. Kep.U/OT.103/11/8/KA-2014 tentang Penunjukkan Lembaga Kerja Sama (LKS) Bipartit Tim Manajemen dan SPKA KAI, telah membentuk susunan anggota tim yang terdiri dari tim manajemen dan SPKA. Di tahun 2014, lembaga bipartit tingkat pusat sudah melakukan 5 (lima) kali pertemuan, yaitu:

- Bipartit ke 1 tanggal 28 Januari 2014
- Bipartit ke 2 tanggal 27 Februari 2014
- Bipartit ke 3 tanggal 16 April 2014
- Bipartit ke 4 tanggal 10 September 2014
- Bipartit ke 5 tanggal 28 Oktober 2014

## Industrial Relations

The Company respects the right of employees to assemble and gather as long as within the corridor of employee rights and obligations that have been agreed upon as well as the applicable laws and regulations, Collective Labor Agreement (PKB) and Corporate Regulations.

The Company's employees formed a union called Railways Union (SPKA) on September 14, 1999 in the first National Conference in Bandung. The existence of SPKA is in accordance with Law No. 21 of 2000 concerning Labor Union. SPKA membership upholds active, democratic, free and responsible stelsel.

Union membership is the Employees of KAI consisting of:

1. Former government employees,
2. Former Perumka employees,
3. Employees of KAI,
4. Contracted internship employees (PKM),
5. Permanent employees of KAI who are assigned to subsidiaries.

Industrial relations are jointly managed in Bipartite Cooperation Institution (LKS) which was established referring to Collective Labor Agreement (PKB) in the period 2013-2015 Chapter XVI Article 65 concerning Bipartite Cooperation Institution. As a follow up of PKB article 65, the Company through Decree of Board of Directors No. Kep.U/OT.103/11/8/KA-2014 concerning Appointment of Bipartite Cooperation Institution (LKS) of Management Team and SPKA of KAI, has established composition of team members consisting of management team and SPKA. In 2014, bipartite institutions at central level organized 5 (five) meetings:

- The first bipartite on January 28, 2014
- The second bipartite on February 27, 2014
- The third bipartite on April 16, 2014
- The fourth bipartite on September 10, 2014
- The fifth bipartite on October 28, 2014

### Turnover Pekerja

Perseroan berusaha membuat kondisi lingkungan kerja yang kondusif dengan membangun lingkungan fisik dan psikis yang baik, menyediakan fasilitas kerja dan fasilitas penunjang yang memadai serta remunerasi yang layak untuk mendukung kinerja pekerja. Salah satu indikator kepuasan dan kenyamanan bekerja pekerja adalah tingkat perputaran (*turnover*) pekerja.

Tingkat *turnover* pekerja dari tahun ke tahun relatif dapat terjaga dalam kisaran yang wajar. Seiring dengan semakin membaiknya kinerja Perseroan dan citra di masyarakat, terdapat kecenderungan para *fresh graduate* untuk bekerja di Perseroan sebagai batu loncatan dan mengundurkan diri setelah mendapat referensi pengalaman kerja dan kesempatan pelatihan. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, Perseroan membuat sistem retensi yang mengharuskan pekerja baru *fresh graduate* bekerja minimal selama 6 bulan sebelum diperbolehkan mengajukan pengunduran diri. Bila mengundurkan diri, maka yang bersangkutan dikenakan penalti. Kesempatan berkariir juga makin terbuka lebar untuk pekerja baru, dalam 2 tahun yang bersangkutan bisa menduduki jabatan.

Faktor lain yang berpengaruh pada tingkat *turnover* adalah program Pensiun Dini (PENDI) yang ditawarkan Perseroan bagi pekerja usia di atas 40 tahun atau pekerja yang tidak mampu mengikuti dinamika perubahan Perseroan.

Pada tahun 2014 terdapat 1.360 orang pekerja yang berhenti bekerja terutama disebabkan pekerja memasuki masa pensiun, mengambil program PENDI, mengundurkan diri, dan meninggal dunia.

### Employee Turnover

The Company strives to create conducive work environment by building sound environment both physically and psychologically, to provide adequate working and supporting facilities and appropriate remuneration to support employee performance. An indicator of employee satisfaction and working comfort is employee turnover.

The employee turnover rate from year to year can be maintained in a relatively reasonable range. Along with the Company's improving performance and image in the public, there is a tendency among fresh graduates to seek work in the Company as a stepping stone, and to subsequently resign after obtaining work experience reference and training opportunities. In anticipation of this condition, the Company implements a retention system that requires newly recruited fresh graduates to work for a minimum of 6 months before being allowed to apply for resignation, which also entails a penalty for the resigning employee. The Company also improves career opportunities for newly recruited employees, which will be able to get a position within 2 years.

Another factor that affects turnover rate is Early Retirement (PENDI) program which is offered by the Company to employees above 40 years or employees who are not able to follow the Company's dynamic changes.

In 2014, a total of 1,360 employees left the Company, mainly due to regular retirement, participation in PENDI program, resigned, and passed away.

Alasan	Jumlah Pekerja Number of Employee	Reason
Pensiun	872	Retirement
Program Pensiun Dini (PENDI)	365	Early Retirement Program
Meninggal Dunia	78	Pass Away
Mengundurkan Diri	45	Resign
<b>Jumlah</b>	<b>1.360</b>	<b>Total</b>

### Kesejahteraan Pekerja

Program kesejahteraan bagi pekerja menjadi perhatian utama dan terus ditingkatkan seiring dengan pertumbuhan yang dicapai oleh Perseroan. Perseroan memberikan paket remunerasi yang kompetitif sesuai peraturan yang berlaku dan harga pasar, yang terdiri dari gaji pokok dan tunjangan, bonus serta fasilitas lain. Fasilitas pelayanan kesehatan diberikan kepada pekerja termasuk yang telah pensiun melalui klinik kesehatan Perseroan yang tersedia di seluruh daerah operasi. Perseroan juga telah bekerja sama dengan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial-Kesehatan (BPJS) yang mengakui klinik kesehatan Perseroan sebagai fasilitas kesehatan primer bagi peserta BPJS.

Paket remunerasi senantiasa dievaluasi agar pergerakan penghasilan pekerja tetap kompetitif dibandingkan dengan penghasilan perusahaan lainnya. Pada tahun 2014, Perseroan telah membayarkan bonus tahunan kurang lebih sebesar Rp250 miliar.

Sebagai wujud dari komitmen manajemen terhadap kesejahteraan pekerja, pada tahun 2014 Direksi telah mengeluarkan 24 surat keputusan terkait kesejahteraan pekerja. Surat keputusan Direksi tersebut mencakup aturan-aturan mengenai tunjangan diantaranya sebagai berikut:

1. Tunjangan Risiko Operasional Tertentu dan Tunjangan risiko khusus
2. Tunjangan Struktural Tertentu
3. Tunjangan Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO)
4. Tunjangan Kinerja
5. Tunjangan Prestasi (TP)
6. Tunjangan Transportasi
7. Tunjangan Perumahan
8. Tunjangan Tambahan Penghasilan kepada Pekerja
9. Tunjangan Tambahan Penghasilan kepada Pensiunan
10. Tunjangan Hari Raya Keagamaan (THR)
11. Tunjangan Staf Profesional dan Profesi Dokter
12. Tunjangan Khusus Mutasi bagi Pejabat Tertentu
13. Tunjangan Pengawas Depo Lok, KRT, GRB dan KRL
14. Tunjangan Premi Customer Service on Train (CSOT)

### Employee Welfare

Employee welfare program is a major and continuous concern along with the growth achieved by the Company. The Company provides competitive remuneration package according to the applicable regulations and market prices, which consists of basic salary and allowances, bonus and other facilities. Health care facilities are provided to employees including those who retired through the Company's health posts that are available throughout the operational areas. The Company cooperates with Social Security Agency-Health (BPJS) which recognizes the Company's health posts as primary health facilities for BPJS participants.

The remuneration package is continuously evaluated so that movement of employee salaries remain competitive compared to the market prices. In 2014, the Company paid annual employee bonuses totalling approximately Rp250 billion.

As realization of management commitment to employee welfare, in 2014 the Board of Directors issued 24 decrees related to employee welfare. Those decrees of Board of Directors include rules regarding allowances, among others, as follows:

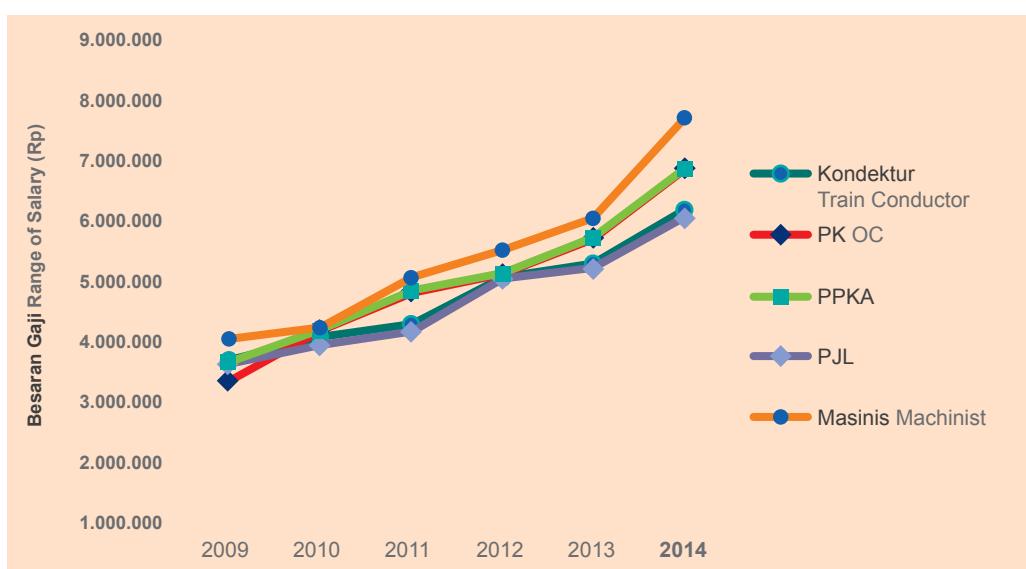
1. Specified Operational Risk Allowance and Particular Risk Allowance
2. Specified Structural Allowance
3. Operational Performance Achievement Reward Allowance (IKKO)
4. Performance Allowance
5. Achievement Allowance (TP)
6. Transport Allowance
7. Housing Allowance
8. Supplementary Income Allowance for Employees
9. Supplementary Income Allowance for Pensioners
10. Religious Holiday Allowance (THR)
11. Professional Staff and Doctor Profession Allowance
12. Specified Allowance for Mutations of Specified Officials
13. Allowance for Supervisors of Depo Lok, KRT, GRB and KRL
14. Premium Allowance for Customer Service on Train (CSOT)

15. Uang Perangsang Angkutan Lebaran
16. Tunjangan Penampilan khusus PKWT *Customer Service on Station* (CSOS)
17. Tunjangan Skala Gaji Pokok
18. Pensiun Pokok

Sejak tahun 2009, remunerasi pekerja Perseroan terus meningkat. Sebagai contoh, penghasilan *take home pay* masinis yang pada tahun 2009 sebesar Rp4 juta meningkat menjadi Rp7,6 juta pada tahun 2014. Tren peningkatan gaji pekerja Perseroan dalam lima tahun terakhir dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

15. Incentive Money for Eid al-Fitr Transportation
16. Specified Appearance Allowances for PKWT of Customer Service on Station (CSOS)
17. Basic Salary Scale Allowance
18. Basic Pension

Since 2009, remuneration of the Company's employees has continued to increase. As an example, take home pay of machinist which in 2009 amounted to Rp4 million increased to Rp7.6 million in 2014. The upward trend in salaries of the Company's employees in the last five years is illustrated in the chart below.



## Penghargaan

Secara berkala Perseroan memberikan apresiasi atas pencapaian kinerja pekerja yang memenuhi atau melebihi target yang telah ditetapkan. Selain sebagai ungkapan terima kasih, pemberian penghargaan yang pantas juga bertujuan untuk memotivasi pekerja lainnya agar mampu mencapai prestasi yang sama dalam melaksanakan tugasnya.

Bentuk penghargaan pekerja sebagaimana diatur dalam Keputusan Direksi No. KEP.U/KP.005/V/3/KA-2012 tanggal 29 Mei 2012 tentang Pemberian Penghargaan Bagi Pekerja KAI dan Keputusan Direksi No. KEP.U/KP.005/IX/2894/KA-2013 tentang Perubahan Atas Keputusan Direksi No. KEP.U/KP.005/V/3/KA-2012 tanggal 29 Mei 2012 tentang Pemberian Penghargaan Bagi Pekerja KAI, adalah sebagai berikut:

- 1. Penghargaan Keteladanan**, diberikan kepada pekerja yang dalam melaksanakan tugasnya telah menjunjung tinggi nilai kedisiplinan, pengabdian yang tulus disertai kesadaran dan tanggung jawab yang tinggi.Jumlah pekerja yang menerima penghargaan keteladanan tahun 2014 adalah 10 pekerja.
- 2. Penghargaan Prestasi**, Diberikan kepada pekerja dan/atau pekerja PKWT atau peorangan atau kelompok yang berprestasi luar biasa, atau menemukan sesuatu yang sangat bermanfaat bagi perusahaan dan atau manajemen atau menemukan cara-cara baru dalam bekerja yang terbukti sangat berguna bagi perusahaan.Jumlah pekerja yang menerima penghargaan prestasi tahun 2014 adalah 5 pekerja.
- 3. Penghargaan Masa Kerja**, diberikan kepada pekerja yang telah memiliki masa kerja 10 hingga 35 tahun (kelipatan 5 tahun). Jumlah pekerja yang menerima penghargaan masa kerja tahun 2014 adalah 1.032 pekerja.
- 4. Penghargaan Masa Bhakti**, diberikan kepada pekerja yang telah pensiun melebihi masa kerja 25 (dua puluh lima) tahun.Jumlah pekerja yang menerima penghargaan masa bhakti tahun 2014 adalah 761 pekerja.
- 5. Penghargaan Jasa**, diberikan kepada pekerja atau masyarakat umum perorangan atau kelompok karena telah berjasa menyelamatkan operasional kereta api atau penyelamatan aset perusahaan. Jumlah pekerja yang menerima penghargaan jasa tahun 2014 adalah 8 pekerja.

## Appreciation

The Company periodically expresses its appreciation on employee performance achievement that exceeds predetermined target. Aside as gratitude expression, appropriate appreciation also aims at motivating other employees to be able to reach similar achievement in performing their duties.

Awards for employees as stipulated in Decree of Board of Directors No. KEP.U/KP.005/V/3/KA-2012 dated May 29, 2012 concerning Awards for Employees of KAI and Decree of Board of Directors No. KEP.U/KP.005/IX/2894/KA-2013 concerning Amendment to Decree of Board of Directors No. KEP.U/KP.005/V/3/KA-2012 dated May 29, 2012 concerning Awards for Employees of KAI, are as follows:

- 1. Role Model Award**, awarded to employee who in performing his/her duties upholds discipline value, sincere devotion, awareness and high responsibility. The number of employee who received role model award in 2014 was 10 employees.
- 2. Achievement Award**, awarded to employee and/or PKWT employee or individual or group with extraordinary achievement or innovates something very beneficial for the Company and or management or innovates new ways of working which proven very useful for the Company. The number of employee who received achievement award in 2014 was 5 employees.
- 3. Work Period Award**, awarded to employees who already have working period of 10 to 35 years (multiples of 5 years). The number of employee received work period award in 2014 was 1,032 employees.
- 4. Post Employment Award**, awarded to employees who have retired with working period of more than 25 (twenty five) years. The number of employees who received post employment award in 2014 was 761 employees.
- 5. Service Award**, awarded to employees or public individuals or groups because they rendered service in saving the Company's railway operations or assets. The number of employees who received service award in 2014 was 8 employees.

## Rencana Pengembangan SDM Tahun 2015

Di tahun 2015, Perseroan akan terus mendorong program *talent pool*. Perseroan meyakini bahwa pekerja Perseroan telah siap untuk jadi pemimpin baik di lingkungan Perseroan maupun di luar.

Sejalan dengan arah pengembangan Perseroan di bidang SDM, yaitu meningkatkan peran SDM sebagai *strategic business partner*, Perseroan telah menetapkan cetak biru strategi pengembangan SDM yang mencakup:

- a. Peningkatan produktivitas SDM dengan cara menjaga ketersediaan SDM dalam kualitas dan kuantitas.
- b. Mereposisi peran SDM sebagai *strategic business partner* dengan cara mengurangi beban kerja administratif dan meningkatkan peran perencanaan serta pengembangan SDM.

## HR Development Plan 2015

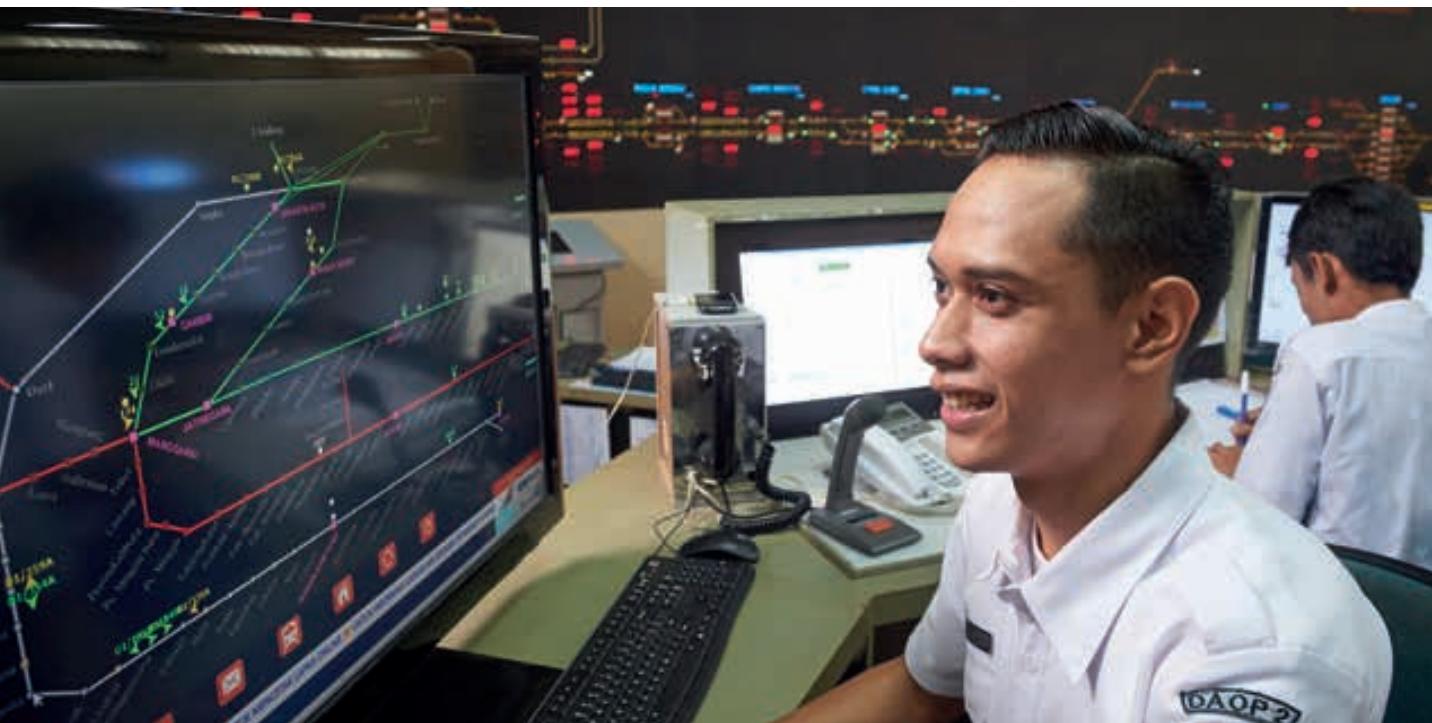
In 2015, the Company will continue to push talent pool program. The Company believes that its employees have been prepared to become excellent leaders both within and outside the Company.

In line with direction of the Company HR development, i.e. improvement of HR role as a strategic business partner, the Company has determined blueprint for HR development strategy that includes:

- a. Improvement of HR productivity by maintaining HR availability in quality and quantity.
- b. Reposition of HR role as a strategic business partner by reducing administrative workload and enhancing the role of HR planning and development.

# Teknologi Informasi

Information Technology



**Setelah melakukan berbagai pemberdayaan fundamental untuk memberdayakan aplikasi, infrastruktur dan tata kelola TI, pada tahun 2014 Perseroan meluncurkan berbagai inovasi aplikasi TI yang mendukung bisnis perkeretaapian seperti sistem e-ticketing, e-gate dan aplikasi KAI Access.**

After conducting various fundamental improvements to empower applications, infrastructure and IT governance, in 2014 the Company launched a wide range of innovative IT applications that support the railway business such as e-ticketing, e-gate systems, and KAI Access application.

Implementasi teknologi informasi (TI) yang handal di lingkungan KAI sangat penting dalam mendukung proses bisnis sekaligus mengakomodasi kebutuhan bisnis Perseroan ke depan yang selalu bergerak dinamis. Sistem informasi yang akurat juga diperlukan untuk mempercepat dan mempermudah proses pengambilan keputusan bagi manajemen.

Implementation of a reliable information technology (IT) in KAI is very important in supporting business processes and concurrently in accommodating the Company's dynamically changing business needs. Accurate information systems are also necessary to speed up and simplify management decision making processes.

Setelah melakukan berbagai pembenahan fundamental untuk memberdayakan aplikasi, infrastruktur dan tata kelola teknologi informasi dalam 3 tahun terakhir, di tahun 2014 berbagai inovasi aplikasi TI yang mendukung bisnis perkeretaapian seperti sistem *e-ticketing* dan *e-gate* telah dapat dinikmati oleh masyarakat pengguna jasa kereta api. Aplikasi KAI Access yang dapat diunduh di telepon pintar sangat diminati masyarakat karena memberikan kemudahan untuk mendapatkan informasi dan melakukan pemesanan tiket termasuk memilih tempat duduk secara *online* di manapun dan kapanpun.

Di sisi internal, pada tahun 2013 Perseroan mulai membangun dan sistem *Enterprise Resources Planning* (ERP) secara bertahap dengan mengimplementasikan SAP, salah satu *software* ERP terbaik dunia. Dimulai dari modul *Human Resources*, *Cash Management*, *Fund Management*, *Financial Controlling* (FICO) dan *Payroll*, di tahun 2014 modul-modul SAP dapat dikatakan telah tuntas terkoneksi ke seluruh proses bisnis termasuk SAP MM (*Material Management*) dan PM (*Plant Management*) yang telah digunakan per 1 Januari 2014. Berbagai inovasi TI yang telah dilakukan dan akan terus dikembangkan Perseroan semuanya bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan berkelanjutan bagi para pengguna jasa kereta api.

### Tata Kelola Teknologi Informasi

Agar teknologi informasi yang dikembangkan Perseroan dapat dimanfaatkan secara optimal, terukur, terarah dan memenuhi prinsip-prinsip tata kelola yang baik (*Good Corporate Governance*/GCG), Perseroan telah menetapkan pedoman utama pengelolaan teknologi informasi melalui Surat Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/IX/4/KA-2011 tanggal 28 September 2011 tentang Kebijakan Umum Tata Kelola Teknologi Informasi (*IT Governance*).

Kebijakan tersebut merupakan dasar pengelolaan TI dan memberikan kerangka pengaturan kepada seluruh unit yang terkait dengan penyelenggaraan TI untuk dapat melaksanakan kebijakan umum pengelolaan TI Perseroan.

### Kebijakan dan Prosedur Teknologi Informasi

Perseroan telah menetapkan kebijakan dan prosedur teknologi informasi melalui Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/II/4/KA-2012 tanggal 8 Februari 2012 tentang Kebijakan dan Prosedur Teknologi Informasi. Kebijakan dan prosedur tersebut

After conducting fundamental improvements to empower applications, infrastructure and information technology governance over the last 3 years, in 2014 a range of innovative IT applications to support the railway business such as e-ticketing and e-gate systems have now been enjoyed by the train using public. The application, KAI Access, can be downloaded on smart phones and has attracted public interest as getting information and making online ticket and seat reservations has been made significantly easier, anywhere at any time.

Internally, in 2013 the Company began gradually installing an Enterprise Resource Planning (ERP) system gradually on the SAP platform, one of the world's best ERP software. Starting from the Human Resources, Cash Management, Fund Management, Financial Controlling (FICO) and Payroll modules, in 2014 these SAP modules were considered completely connected to all business processes, including SAP MM (Materials Management) and PM (Plant Management) as at January 1, 2014. The various IT innovations that have been and will be developed by the Company are all aimed to continuously improve service quality for railway users.

### Information Technology Governance

In order for the information technology developed by the Company to be used in an optimal, measurable, and targeted manner as well as in compliance with Good Corporate Governance (GCG) principles, the Company has established main guidelines for information technology management as stipulated in Board of Directors Decision No. KEP.U/OT.003/IX/4/KA-2011 dated September 28, 2011 concerning General Policy for IT Governance.

The policy is the basis for IT management and provides a management framework to all units related to IT applications in order to implement the Company's general IT management policy.

### Information Technology Policies and Procedures

The Company has established information technology policies and procedures as stipulated in Board of Directors Decision No. KEP.U/OT.003/II/4/KA-2012 dated February 8, 2012 concerning Information

diperlukan sebagai pedoman dan untuk memastikan bahwa operasional TI di Perseroan berjalan efektif dan digunakan secara benar.

Kebijakan dan prosedur teknologi informasi diperlukan agar tersedia standarisasi dalam pengelolaan TI yang menjamin tata kelola teknologi informasi yang baik, kebutuhan pengendalian informasi, pengelolaan risiko TI, kualitas layanan TI, dan menjamin kinerja TI sesuai dengan harapan.

### IT Master Plan

Perseroan menyusun strategi pengembangan TI dalam dokumen *IT Master Plan* dalam periode 5 tahunan. *IT Master Plan* disusun mengacu kepada Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) dengan menyesuaikan penempatan program-program sistem informasi pada posisi strategis yang sesuai dengan peran yang ditetapkan pada RJPP. Di dalam *IT Master Plan*, strategi penyelarasan bisnis dan teknologi informasi yang telah ditetapkan dalam RJPP dijabarkan menjadi aspek-aspek implementasi. Aspek-aspek tersebut meliputi arsitektur aplikasi, arsitektur teknologi infrastruktur, arsitektur informasi, *roadmap implementation, high level IT spending plan, IT Governance*, serta proses pendukung lainnya yang sesuai dengan perkembangan kebutuhan bisnis Perseroan, perkembangan teknologi perkeretaapian dan perkembangan TI. Dalam dokumen *IT Master*

Technology Policies and Procedures. These policies and procedures are required to guide and to ensure that IT operations in the Company run effectively and are used properly.

Information technology policies and procedures are required to standardize IT management and to ensure good IT governance, information management requirements, IT risk management, and IT service quality, ensuring IT performance is in line with expectations.

### IT Master Plan

The Company prepared an IT development strategy with the IT Master Plan over a period of 5 years. IT Master Plan preparation refers to the Company's Long Term Plan (RJPP) by allocating the placement of information system programs at strategic positions in accordance with the assigned roles in RJPP. In the IT Master Plan, a strategic alignment of business and information technology that has been set in RJPP is formally translated into implementation objectives. These objectives cover application architecture, infrastructure technology architecture, information architecture, implementation roadmap, high level IT spending plan, IT Governance, as well as other supporting processes according to development of the Company's business needs, railway technology



*Plan* 2011-2015 disebutkan bahwa peran TI bagi Perseroan adalah sebagai *enabler* untuk mendukung ketahanan bisnis perusahaan.

Proses penyusunan *IT Master Plan* melibatkan pemilik proses bisnis (*business process owner*) untuk menetapkan, merawat dan melakukan perubahan arsitektur TI sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan teknologi. Dokumen *IT Master Plan* dievaluasi dan direvisi setiap tahun agar tetap selaras dengan strategi bisnis perusahaan.

### Aplikasi Proses Bisnis

Aplikasi pendukung proses bisnis yang dikembangkan di KAI terbagi dalam dua kategori, yaitu aplikasi bisnis inti (*core business application*) dan aplikasi pendukung bisnis (*support business application*). Tabel berikut menjelaskan kelompok aplikasi yang termasuk di kategori bisnis inti dan pendukung beserta manfaatnya.

and IT. The *IT Master Plan* 2011-2015 highlights that the role of IT is as the Company's enabler to support corporate business resilience.

The *IT Master Plan* preparation involves business process owners to establish, maintain and make changes to IT architecture according to requirements and technological developments. The *IT Master Plan* is evaluated and revised every year in order to remain aligned with corporate business strategies.

### Business Process Applications

KAI's business process supporting applications are divided into two categories: core business applications and support business applications. The following table describes application groups included in core and supporting business categories and their benefits.

No	Kategori Aplikasi Application Category	Kelompok Aplikasi Application Group	Manfaat Aplikasi Application Benefits
1	Core Business Application Core Business Application	Sarana & Prasarana Rolling Stock & Infrastructure	Kelompok aplikasi untuk mengelola pencatatan nilai aset mulai dari pengadaan, perawatan, depreciasi, sampai dengan penghapusan aset Application group to manage records of asset values from procurement, maintenance, depreciation to asset write-off
2		Operasi Operation	Kelompok aplikasi untuk mengelola perencanaan, realisasi, pengendalian dan pemantauan, serta evaluasi perjalanan kereta api Application group to manage planning, realization, control & monitoring, and evaluation on train trips
3		Angkutan barang Cargo transportation	Kelompok aplikasi untuk mengelola produk transportasi angkutan barang dengan menggunakan kereta api mulai dari pemasaran, manajemen konsumen, penjualan, sampai dengan layanan jasa transportasi angkutan barang Application group to manage rail cargo transportation from marketing, consumer management, selling to service of cargo transportation
4		Angkutan penumpang Passenger transportation	Kelompok aplikasi untuk mengelola produk transportasi angkutan penumpang dengan menggunakan kereta api mulai dari pemasaran, manajemen konsumen, dan penjualan Application group to manage rail passenger transportation from marketing, consumer management to selling
5		Properti Property	Kelompok aplikasi untuk mengelola aset properti dan komersialisasi aset tersebut Application group to manage property and commercial assets

No	Kategori Aplikasi Application Category	Kelompok Aplikasi Application Group	Manfaat Aplikasi Application Benefits
6	Support Business Application	Supplier & security management Supplier & security management	Kelompok aplikasi untuk mengelola pengadaan barang & jasa serta pengelolaan keamanan secara fisik Application group to manage procurement of goods and services and manage physical security.
7		Human resources Human resources	Kelompok aplikasi untuk mengelola SDM Application group to manage human resources.
8		Finance Finance	Kelompok aplikasi untuk mengelola keuangan perusahaan Application group to manage Company finances.
9		Safety, risk & governance Safety, risk & governance	Kelompok aplikasi untuk mengelola unsur safety, risiko dan tata kelola Application group to manage safety, risk, and governance.
10		Analytical Analytical	Kelompok aplikasi pendukung manajemen dalam melakukan pengambilan keputusan Application group to support management decision making.
11		Collaboration Collaboration	Kelompok aplikasi pendukung kegiatan perkantoran meliputi <i>email, audio/video conference, document management</i> , dan aplikasi lainnya Application group to support office activities including email, audio/video conferencing, document management, and other applications.

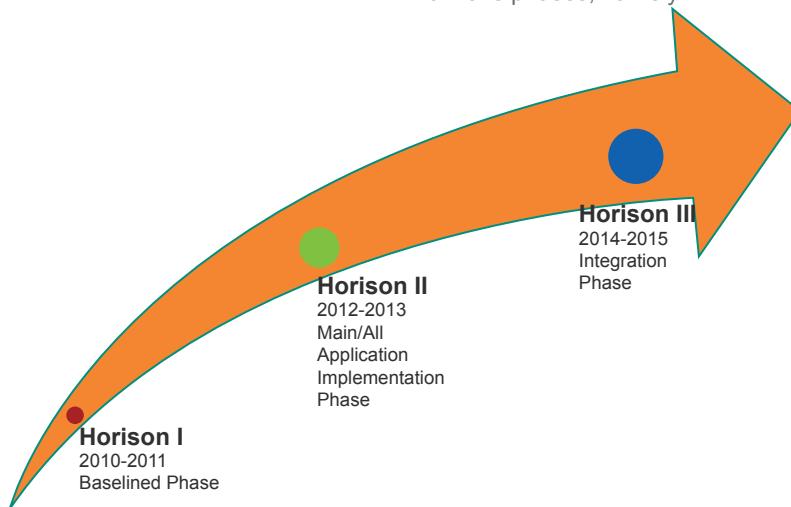


## Strategi Pengembangan Teknologi Informasi

Strategi pengembangan teknologi dalam *IT Master Plan* 2011-2015 membagi periode pengembangan teknologi informasi 2011-2015 dalam tiga horison/fase, yaitu:

### Information Technology Development Strategy

The technology development strategy in the *IT Master Plan* 2011-2015 divides the 2011-2015 period of information technology development into three horizons/phases, namely:



#### a. Horison I 2010-2011 Baseline Phase

Periode ini merupakan tahap pembuatan pondasi layanan TI. Fokus utama yang dilakukan adalah implementasi aplikasi-aplikasi utama seperti SAP dan *Ticketing System*, pemberahan organisasi TI, pembuatan kebijakan umum terkait TI, serta pemberahan infrastruktur jaringan dan Data Center.

#### a. Horizon I 2010-2011 Baseline Phase

This period is the stage of building the IT services foundation. The main focus is on implementation of major applications, such as SAP and Ticketing System, revamping IT organization, IT-related public policy-making, as well as improvement of infrastructure network and Data Center.

#### b. Horison II 2012-2013 Main/All Application Implementation Phase

Pada periode ini dilakukan pengembangan dan implementasi seluruh layanan TI. Fokus utama pada tahap ini adalah pengembangan fitur dan layanan TI yang sudah diimplementasikan sebelumnya. Selain itu, pada tahap ini juga dilakukan pemberahan infrastruktur pendukung termasuk pelaksanaan sertifikasi Sistem Manajemen Keamanan Informasi ISO 27001 ISMS.

#### b. Horizon II 2012-2013 Main/All Application Implementation Phase

In this period, development and implementation of all IT services are conducted. The main focus at this stage is on development of IT features and services that had been implemented previously. In addition, this stage is also to improve supporting infrastructure including Information Security Management System certification ISO 27001 ISMS.

#### c. Horison III 2014-2015 Integration Phase

Periode ini merupakan tahap integrasi sistem layanan TI dengan fokus utama mengintegrasikan beberapa layanan TI agar memberikan kualitas layanan yang lebih baik. Salah satu fokus integrasi yang dilakukan adalah implementasi *Dashboard Management*, *Data Warehouse* dan *Business Intelligence*.

#### c. Integration Phase III 2014-2015 horizon

This period is integration stage of IT services with the main focus on integrating several IT services in order to provide better service quality. The integration focus is done by implementing Dashboard Management, Data Warehouse and Business Intelligence.

Tabel berikut menunjukkan program-program kegiatan yang dilakukan pada tiap horison:

The following table shows activity programs performed at each horizon:

Inisiatif Initiative	Program Program	Horison I Horizon I 2010-2011	Horison II Horizon II 2012-2013	Horison III Horizon III 2014-2015
Aplikasi Application	ERP	Fungsi Dasar Basic Function	Semua Fungsi All functions	Aplikasi ERP integrasi fungsi ERP application functions have been integrated
	Non ERP	Exchange-In	Exchange-In	Aplikasi Non ERP 60% terintegrasi Non-ERP applications have been 60% Integrated
	Audio Video	Sarana Komunikasi Communication Devices	Sarana Komunikasi Communication Devices	Sarana Keamanan (Security) Security Devices
Infrastruktur Infrastructure	Network	Kapasitas minimal network, semua unit KAI minimal 256 Kbps Minimum capacity of network, all units of KAI at least 256 Kbps	Kapasitas medium network, semua unit KAI antara 512 Kbps s/d 1 Mbps Medium capacity of network, all units of KAI ranging from 512 Kbps to 1 Mbps	Kapasitas network, semua unit KAI antara 512 Kbps s/d 2 Mbps Optimum capacity of network, all units of KAI ranging from 1 to 2 Mbps
	Data Center	Tier 1	Tier 1 plus	Tier 1
	Hardware	10% dari operational people menggunakan seat management 10% of operational people use seat management	50% dari operational people menggunakan seat management 50% of operational people use seat management	50% dari pengguna komputer terpenuhi dengan seat management 70% of computer users use seat management
	DRC	Main applications	Main application + core apps	Core Application
Tata Kelola TI	Fokus	Improve PMO	Improve planning	Improve compliance 90%
	People	Co-Sourcing	Co-Sourcing	Co-Sourcing
	Processes	Improve development	Improve operation	Improve operation processes
SDM (Human Capital)	Internal	40% (Operasional dan manajer) 40% (Operational and Manager)	30% (Manajer dan strategis)	20% (Strategis)
	External	60% (Development)	70% (Development dan operasional)	80% (development management and operational management)
	Total	200 orang 200 people	250 orang 250 people	205 orang 205 people

## Strategi Pengembangan Teknologi Informasi Tahun 2014

Pada tahun 2014, tahapan pengembangan TI telah mencapai tahap Horison III, dimana kualitas jaringan (*network*) semua unit KAI telah mencapai kapasitas antara 512 Kbps s/d 2 Mbps, Data Center Tier 1, aplikasi Non ERP 60% terintegrasi dan penerapan ERP sudah mencapai tahap integrasi fungsi. Tata Kelola TI memasuki tahap *improve compliance*. Total pekerja unit TI telah mencapai 205 orang. DRC masih untuk aplikasi-aplikasi utama.

## Investasi Teknologi Informasi Tahun 2014

Rencana anggaran teknologi informasi dibuat berdasarkan IT Master Plan dan rencana implementasi layanan TI dengan mempertimbangkan *cost-benefit analysis* dan risikonya untuk setiap anggaran yang diajukan. Pada tahun 2014, terdapat 6 program investasi Pusat Sistem Informasi, yaitu:

1. Pengembangan *Train Management System*.
2. Implementasi *Asset Management*.
3. *IT Security* untuk Anti DDOS dan *Proxy Appliance*.
4. Pengembangan Virtualisasi Server.
5. Revitalisasi Jaringan Pusat Pendidikan dan Pelatihan serta 5 Balai Pelatihan.
6. Implementasi MM PM Prasarana termasuk pengadaan lisensi Microsoft dan SAP *Investment Management*.

Untuk merealisasikan program kerja, aktivitas dan rencana investasi TI tahun 2014, Perseroan telah mengalokasikan anggaran investasi sebesar Rp56.415.422.532 dan anggaran biaya operasional sebesar Rp60.085.040.701.

## SDM Teknologi Informasi

Teknologi informasi di KAI dikelola oleh Unit Teknologi Informasi Kantor Pusat yang berada di bawah EVP (Executive Vice President) Information System (EMI) dibantu oleh empat VP sebagai berikut:

## Information Technology Development Strategy 2014

In 2014, the IT development stage has reached Horizon III, where network quality of all KAI units achieved a capacity of between 512 Kbps up to 2 Mbps, Data Center Tier 1, application of integrated Non ERP 60% and ERP implementation reached the stage of integration function. IT Governance entered into the improving compliance stage. The number of employees of IT unit reached 205 employees. DRC is still for major applications.

## Investments in Information Technology 2014

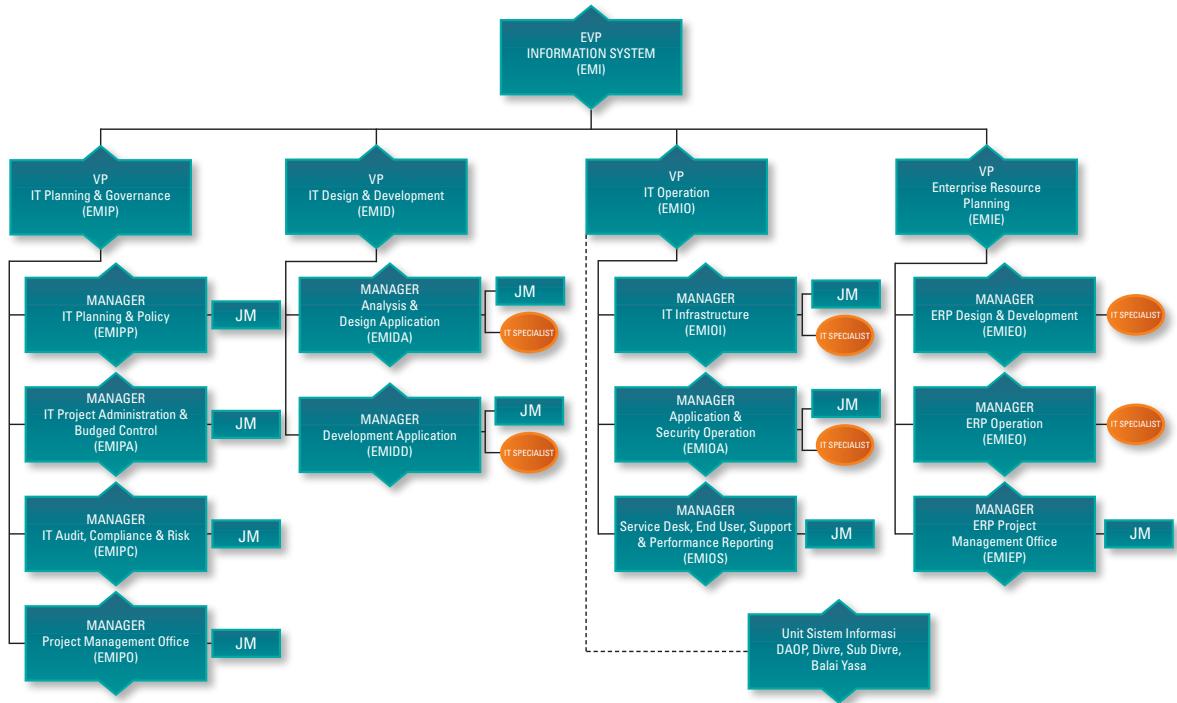
Information technology budget plan is based on the IT Master Plan and implementation plan of IT services by considering cost-benefit analysis and risks for each proposed budget item. In 2014, there were 6 investment programs in the Information Systems Center, namely:

1. Development of Train Management System.
2. Implementation of Asset Management.
3. IT Security for Anti-DDOS and Proxy Appliances.
4. Development of Server Virtualization.
5. Revitalization of Education and Training Center Network and 5 Training Centers.
6. Implementation of MM PM Prasarana including procurement of Microsoft and SAP Investment Management licenses.

To realize work programs, activities and IT investments plan in 2014, the Company allocated an investment budget of Rp56,415,422,532 and operational budget of Rp60,085,040,701.

## Information Technology HR

Information technology in KAI is managed by the Information Technology Unit at Head Office under Information System (EMI) EVP (Executive Vice President) who is assisted by four VPs as follows:



Secara umum, Unit Teknologi Informasi bertugas merencanakan, mengorganisasi, menyediakan, mengimplementasikan, mendukung, memantau, dan mengevaluasi layanan dan sistem informasi. Fungsi utama Unit Teknologi Informasi adalah:

- Pengelolaan strategi dan perencanaan strategis teknologi informasi yang berkaitan dengan perencanaan anggaran, perencanaan sumber daya manusia, serta perencanaan dan pengendalian kinerja unit/individu.
- Pengelolaan kebijakan teknologi informasi yang berkaitan dengan pembuatan IT Master Plan dan kebijakan teknologi yang meliputi pemilihan best practices, kepatuhan, pemilihan teknologi, dan pemenuhan sumber daya TI.
- Pengembangan teknologi informasi, yaitu yang berkaitan dengan pengembangan aplikasi, infrastruktur teknologi informasi, dan pengelolaan proyek.
- Pengelolaan operasi teknologi informasi, yaitu yang berkaitan dengan pengoperasian seluruh aplikasi dan infrastruktur teknologi informasi termasuk keamanan dan pengelolaan risiko.
- Audit teknologi informasi yang berkaitan dengan audit kepatuhan terhadap standar, *best practices*, dan performansi yang ditetapkan.

In general, the Information Technology Unit is responsible for planning, organizing, providing, implementing, supporting, monitoring, and evaluating services and information systems. The main functions of Information Technology Unit are:

- Strategy management and strategic planning for information technology, which are related to budget planning, human resources planning, as well as planning and organizing of unit/individual performance.
- Management of information technology policies related to preparation of IT Master Plan and technology policies including selection of best practices, compliance, technology selection, and fulfillment of IT resources.
- Development of information technology with regard to application development, information technology infrastructure, and project management.
- Management of information technology operations with regard to operation of all information technology applications and infrastructure including security and risk management.
- Audit of information technology related to audit of compliance with standards, best practices, and predetermined performance.

- f. Mengelola infrastruktur teknologi informasi (perangkat keras, perangkat lunak pendukung dan perangkat jaringan), mengelola aplikasi di sisi pengguna, melakukan penanganan jika terjadi gangguan pada sistem informasi, serta memastikan kualitas layanan sistem informasi terjaga dengan baik dalam wilayah Daop, Divre, Subdivre dan Balai Yasa.
- f. Management of information technology infrastructure (hardware, supporting software and network devices), application management on the user side, troubleshooting for disruption in information systems, as well as ensuring service quality of information system is well maintained in the areas of Daop, Divre, Subdivre and Balai Yasa,

Hingga 31 Desember 2014, SDM di Unit Teknologi Informasi berjumlah 205 pekerja yang terdiri dari 169 pekerja organik dan 36 pekerja kontrak (PKWT). Untuk memelihara *knowledge*, keahlian, kemampuan, serta *internal control* dan pemahaman tentang tingkat sekuriti yang dibutuhkan, setiap SDM TI diberikan orientasi dan pelatihan yang berkesinambungan. Sedangkan untuk meminimalisasi ketergantungan suatu proses atau pengetahuan aplikasi/sistem yang kritikal kepada individu tertentu, secara berkala dan sistematis diadakan proses *knowledge sharing*, dokumentasi, *succession planning* dan penyediaan *backup staff*.

### Pengelolaan dan Pengembangan Kompetensi SDM TI

Untuk mencapai standar kompetensi bidang sistem informasi yang selaras dengan kebutuhan Perseroan, Unit Teknologi Informasi melakukan evaluasi kinerja dan kompetensi SDM TI secara berkala sesuai dengan standar kompetensi bidang sistem informasi dan *job description* yang telah ditetapkan.

Kualitas staf profesional sistem informasi, baik untuk bidang teknis maupun bidang manajemen sistem informasi terus ditingkatkan melalui program-program pelatihan dan pengembangan keahlian dan kompetensi yang berkesinambungan, khususnya berdasarkan hasil evaluasi kinerja dan kompetensi, serta pelaksanaan sertifikasi keahlian yang sesuai.

On December 31, 2014, there were 205 employees in the Information Technology Unit comprising 169 organic employees and 36 contracted employees (PKWT). To maintain knowledge, skills, capabilities, as well as internal control and understanding of the required security level, each IT HR is provided with continuous orientation and trainings. Meanwhile, to minimize dependence of a process or critical application/system knowledge on a particular individual, organized knowledge sharing, documentation, succession planning and provision of backup staff are conducted periodically and systematically.

### Competency Management and Development of IT HR

To achieve competence standards in information systems, as aligned with the Company's needs, the Information Technology Unit evaluates the performance and competence of IT HR periodically in accordance with competence standards in information systems and predetermined job descriptions.

The quality of professional staff in information systems, both for technical and managerial areas, continues to be enhanced through training programs and development of skills and competencies on an ongoing basis, particularly based on evaluation of performance and competence, as well as appropriate skills certification.

Pelatihan untuk SDM TI yang diselenggarakan pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Training for IT HR held in 2014 was as follows:

No.	Nama Pelatihan Training Name	Materi Subject	Waktu Pelatihan Training Date	Jumlah Peserta Participants	Sertifikasi Certification
1.	CCNA	CCNA adalah ilmu pengetahuan dan kemampuan dasar untuk instalasi, konfigurasi, mengoperasikan dan memecahkan permasalahan (troubleshooting) pada LAN, WAN dan, termasuk penggunaan protokol seperti: IP, EIGRP, OSPF, Serial, Frame Relay, IP RIP, VLAN, RIP, Ethernet, Access Lists  CCNA is science and basic capability to install, configure, operate and troubleshooting on LAN, WAN, including the use of protocols such as: IP, EIGRP, OSPF, Serial, Frame Relay, IP RIP, VLAN, RIP, Ethernet, Access Lists.	3-14 Februari February 3-14	2	Ya Yes
2.	Project Management Professional (PMP)	Introducing Project Management Examining the Project Management Framework Examining the Project Management Processes Implementing Project Integration Management Managing the Project Scope Management Introducing Project Time Management Introducing Project Cost Management Introducing Project Quality Management Introducing Project Human Resource Management Managing Project Communication Management Managing Project Risk Management Managing Project Procurement Management Managing Project Stockholder Management Passing the PMP Exam PMI-001.	17-21 Maret March 17-21	6	Ya Yes
3.	TOGAF	Pelatihan ditujukan untuk SDM yang memerlukan pemahaman dasar TOGAF 9, profesional yang bekerja dalam sebuah proyek arsitektur dan bertanggung jawab untuk planning, execution, development, delivery, dan operation  Training intended for HR who require basic understanding of TOGAF 9, professionals working in architectural projects and those responsible for planning, execution, development, delivery, and operations.	24-27 Maret March 24-27	4	Tidak None
4.	Oracle Database 11 g: SQL Fundamentals	Describing the structure of an Oracle database, administering Oracle database, putting effective data backup strategies into practice, saving and recovering databases.	21-25 April April 21-25	4	Tidak None
5.	Certified Information System Auditor (CISA)	CISA adalah sertifikasi yang diakui secara global untuk kontrol audit, jaminan dan keamanan profesional tentang sistem informasi. menjadi profesional. CISA menampilkan pengalaman, keahlian, dan ilmu audit serta menunjukkan bahwa kita mampu untuk mengatur kerentanan, memastikan kepatuhan dan lembaga kontrol dalam perusahaan.  CISA is globally recognized certification for audit control, assurance and security professionals pertaining to information systems, to become professional. CISA demonstrates experience, expertise, and audit knowledge as well as ability to organize vulnerabilities, ensure compliance and control agencies within the Company.	7-11 Juli July 7-11	5	Ya Yes

No.	Nama Pelatihan Training Name	Materi Subject	Waktu Pelatihan Training Date	Jumlah Peserta Participants	Sertifikasi Certification
6.	Mobile programming	Pengenalan IOS pengembangan animasi splash screen, pembuatan main menu, bagaimana melakukan kustomisasi aplikasi untuk handsets yang berbeda, screen size, dan bahasa-bahasa asing. Agar hasil pengembangan aplikasi IOS bisa dinikmati oleh orang banyak, peserta juga dibekali bagaimana cara untuk mempersiapkan publikasi aplikasi ke App Store Mobile programming: Introduction to development of iOS splash screen animation, main menu, how to customize applications for different handsets, screen size, and foreign languages. For the results of iOS applications development to be enjoyed by many people, participants are also briefed on how to prepare publication for applications to App Store.	27-29 Oktober October 27-29	4	Tidak None
7.	Web programming	Pada training ini, materi jQuery yang disampaikan lebih banyak berkaitan dengan <i>web development (programming)</i> In this training, the presented jQuery material is more relevant with web development (programming).	3-6 November November 3-6	4	Tidak None
8.	SAP FICO Functional training	Konfigurasi SAP modul FICO	10-16 Desember December 10-16	8	Tidak None

### Sistem Manajemen Keamanan Informasi

Pada tahun 2013, implementasi sistem TI di KAI telah mendapatkan sertifikasi Sistem Manajemen Keamanan Informasi (SMKI) ISO 27001:2005 untuk Data Center Sistem Informasi Kantor Pusat. Di tahun 2014, kegiatan terkait SMKI adalah asesmen lanjutan ISO 27001:2005 dan persiapan sertifikasi perluasan ruang lingkup ISO 27001:2005 mencakup Sistem Informasi DAOP, DIVRE, SUBDIVRE dan Balai Yasa.

### Information Security Management System

In 2013, implementation of IT systems in KAI was strengthened with Information Security Management System (SMKI) ISO 27001:2005 for Information System Data Center at Head Office. In 2014, activities related to SMKI are continued assessment of ISO 27001: 2005 and preparation of expanded certification covering the scope of ISO 27001:2005 including Information Systems in DAOP, DIVRE, SUB DIVRE and Balai Yasa.

### Rencana Tahun 2015

Di tahun 2015 Perseroan akan membangun Disaster Recovery Center (DRC) untuk menjaga kelangsungan bisnis Perseroan terutama untuk layanan-layanan utama bisnis apabila terjadi insiden atau bencana teknologi informasi. Dalam rangka meningkatkan integrasi setiap aplikasi dan mendukung manajemen dalam menentukan kebijakan strategis perusahaan, Perseroan akan mengimplementasikan teknologi *Service Oriented Architecture* (SOA) dan *Data Warehouse* serta *Business Intelligence*.

### Plan for 2015

In 2015 the Company will establish a Disaster Recovery Center (DRC) to maintain the Company's business continuity, particularly for key business services, in the event of information technology incidents or disasters. In order to improve integration of every application and to support management in determining the Company's strategic policies, the Company will implement Service Oriented Architecture (SOA) technology, Data Warehousing and Business Intelligence.

**Implementasi GCG di KAI bertujuan untuk memastikan pengelolaan perusahaan yang bertanggung jawab dan senantiasa berjalan berlandaskan pada nilai-nilai utama Perseroan, yaitu integritas, profesional, keselamatan, inovasi, dan pelayanan prima.**

GCG implementation at KAI aims to ensure the Company is responsibly managed and performs based on the Company's core values, namely integrity, professional, safety, innovation, and excellent service.

## Daftar Isi

### Contents

<b>Tujuan Penerapan Prinsip-Prinsip GCG</b>	<b>266</b>	<b>Komite Pemantau Manajemen Risiko</b>	<b>338</b>
Objectives of GCG Principles Implementation		Risk Management Monitoring Committee	
<b>Pedoman dan Kebijakan Dasar GCG</b>	<b>267</b>	<b>Sekretaris Perusahaan</b>	<b>345</b>
Basic GCG Guidelines and Policies		Corporate Secretary	
<b>Struktur Tata Kelola</b>	<b>282</b>	<b>Satuan Pengawasan Intern</b>	<b>354</b>
Governance Structure		Internal Audit Unit	
• Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS)	283	<b>Akuntan Publik</b>	<b>363</b>
GCG Implementation Assessment in 2014		Public Accountant	
• Uraian Dewan Komisaris	293	<b>Pusat Manajemen Risiko</b>	<b>364</b>
Description of Board of Commissioners		Risk Management Center	
• Uraian Direksi	304	<b>Perkara Penting</b>	<b>383</b>
Description of Board of Directors		Litigation Cases	
<b>Organ Pendukung Dewan Komisaris</b>	<b>329</b>	<b>Akses Informasi dan Data Perusahaan</b>	<b>388</b>
Board of Commissioners Supporting Organ		Access to Corporate Information and Data	
• Sekretaris Dewan Komisaris	329	<b>Kode Etik</b>	<b>392</b>
Secretary to Board of Commissioners		Code of Ethics	
• Komite Audit	331	<b>Whistleblowing System</b>	<b>402</b>
Audit Committee		Whistleblowing System	



# Laporan Tata Kelola Perusahaan

Corporate Governance Report

# Pelaksanaan Tata Kelola Perusahaan

## GCG Implementation



KAI berkomitmen untuk menjalankan praktik tata kelola perusahaan yang baik/*good corporate governance* ("GCG") dalam setiap aktivitas bisnisnya. Implementasi GCG di Perusahaan bertujuan untuk keberhasilan pencapaian visi dan misi perusahaan melalui pengelolaan yang bertanggung jawab dan senantiasa berlandaskan pada lima nilai utama yaitu Integritas, Profesional, Keselamatan, Inovasi dan Pelayanan Prima. Dalam menjalankan tugasnya, setiap pekerja KAI harus memiliki integritas tinggi, berperilaku profesional, konsisten dan tanpa kompromi dalam menjalankan prosedur kerja, kreatif berinovasi untuk mendapatkan hasil kerja terbaik, dan berorientasi pada kepuasan pelanggan.

### Tujuan Penerapan Prinsip-Prinsip GCG

Dengan menerapkan lima prinsip dasar GCG yaitu transparansi, akuntabilitas, tanggungjawab, kemandirian, serta kewajaran, Perseroan ingin mencapai tujuan-tujuan sebagai berikut:

KAI is committed to implementing good corporate governance ("GCG") practices in each of its business activities. GCG implementation in the Company aims at successful achievement of its vision and missions through responsible management and always based on five core values of Integrity, Professionalism, Safety, Innovation and Service Excellence. In doing so, every employee of KAI must have high integrity, behave professionally, be consistent and without compromise in performing work procedures, creatively innovate to obtain excellent results, and orient to customer satisfaction.

### Objectives of GCG Principles Implementation

By implementing the five GCG basic principles, namely transparency, accountability, responsibility, independence, and fairness, the Company expects to achieve the following objectives:

1. Mengoptimalkan nilai perusahaan agar memiliki daya saing yang kuat, mampu mempertahankan keberadaannya dan hidup berkelanjutan untuk mencapai maksud dan tujuan perusahaan;
2. Mendorong pengelolaan perusahaan secara profesional, efisien, dan efektif, serta memberdayakan fungsi dan meningkatkan kemandirian organ perusahaan;
3. Mendorong organ perusahaan dalam membuat keputusan dan menjalankan tindakan dilandasi nilai moral yang tinggi dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan, serta kesadaran akan adanya tanggung jawab sosial perusahaan terhadap pemangku kepentingan maupun kelestarian lingkungan di sekitar perusahaan;
4. Meningkatkan kontribusi perusahaan dalam perekonomian nasional;
5. Meningkatkan iklim yang kondusif bagi perkembangan investasi nasional.

1. Optimize the Company's values to attain strong competitiveness, be able to maintain its existence and sustainable living to achieve the Company's goals and objectives;
2. Encourage professional, efficient, and effective management of the Company, as well as empower function and improve independence of the Company's organs;
3. Encourage the Company's organs in making decisions and performing actions based on high moral values and compliance with the laws and regulations, as well as awareness of corporate social responsibility stakeholders and preservation of the Company's surrounding environment;
4. Increase the Company's contribution to the national economy;
5. Improve conducive climate for national investment development.

## Pedoman dan Kebijakan Dasar GCG

### Pedoman GCG

Sebagai wujud kepatuhan terhadap sejumlah peraturan yang menjadi landasan hukum pelaksanaan tata kelola dan untuk menjamin efektivitas penerapan GCG yang berkelanjutan, sejak tahun 2005 Perusahaan telah mengembangkan struktur dan sistem tata kelola yang diatur dalam Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/VIII/1/KA-2005 tanggal 19 Agustus 2005 tentang Panduan *Good Corporate Governance* di Lingkungan KAI yang kemudian dilengkapi dengan petunjuk pelaksanaan sesuai Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/IV/1/KA-2006 tanggal 12 April 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan *Good Corporate Governance* di Lingkungan KAI.

Dengan adanya pembaharuan hukum di bidang Perseroan Terbatas dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), perkembangan usaha yang semakin dinamis dan kompetitif, serta diberlakukannya Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2011 tanggal 1 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*) pada Badan Usaha Milik Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-09/MBU/2012 tanggal 6 Juli 2012, maka Direksi KAI memandang perlu melakukan penyesuaian dan memperbarui pedoman tata kelola perusahaan yang ditetapkan dengan Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 tentang Pedoman Tata Kelola Perusahaan (*Code of Corporate Governance*) KAI.

## Basic GCG Guidelines and Policies

### GCG Guidelines

To comply with a number of regulations which are the legal foundation of governance and to ensure effective implementation of sustainable GCG, since 2005 the Company has developed governance structure and system as stipulated in Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/VIII/1/KA-2005 dated August 19, 2005 concerning Guidelines for Good Corporate Governance in KAI which was subsequently equipped with implementation direction according to Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/IV/1/KA-2006 dated April 12, 2006 concerning Guidelines for Good Corporate Governance Implementation in KAI.

With the law reformation in Limited Liability Companies and State Owned Enterprises (SOE), the increasingly dynamic and competitive business development, as well as the application of Regulation of Minister of State Owned Enterprises No. PER-01/MBU/2011 dated August 1, 2011 concerning Corporate Governance Good Implementation in State Owned Enterprises as amended by Regulation of the Minister of SOE No. PER-09/MBU/2012 dated July 6, 2012, Board of Directors of KAI considered the need to make adjustments and update the guidelines for corporate governance as determined by Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014 dated October 22, 2014 concerning Code of Corporate Governance of KAI.

### Kode Etik

Kode Etik (*Code of Ethic*) merupakan salah satu bagian dari GCG di KAI penjabaran dari pedoman tata kelola perusahaan yang mengacu pada Anggaran Dasar perusahaan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kode Etik Perusahaan adalah norma dan asas mengenai kepatutan dan kepastasan yang wajib dipatuhi dan dilaksanakan sebagai landasan tingkah laku di perusahaan.

Kode Etik dimaksudkan untuk menjaga citra dan martabat Insan KAI dalam pelaksanaan tugas sesuai nilai budaya perusahaan, menumbuhkan dan mengembangkan perilaku yang beretika bagi pengelola dan seluruh pekerja perusahaan, memperjelas mekanisme kerja dan budaya kerja produktif di dalam perusahaan yang mengarah ke perusahaan unggul.

Perusahaan telah menetapkan kembali Pedoman Kode Etik dalam Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 sebagai perubahan dan perbaikan atas Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan. Pedoman Kode Etik ini mengatur tentang pemberian dan penerimaan hadiah, jamuan, hiburan, dan pemberian donasi; larangan membocorkan rahasia perusahaan; larangan keterlibatan dalam unsur politik; ketiaatan terhadap pedoman perilaku, dan kewajiban pelaporannya. Selain itu mengatur pula tentang penanganan pelanggaran kode etik dan Komite Etik.

### Pedoman Perilaku

Pedoman Perilaku (*Code of Conduct*) merupakan penjabaran dari pedoman tata kelola perusahaan yang mengacu pada Anggaran Dasar perusahaan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pedoman Perilaku adalah peraturan umum yang menjelaskan perilaku umum maupun perilaku khusus yang harus diikuti/dipatuhi oleh Insan KAI dalam mengimplementasikan budaya perusahaan.

Pedoman Perilaku disusun dengan tujuan untuk memastikan bahwa KAI dan para pekerjanya mematuhi semua peraturan perundang-undangan, memberikan panduan dalam melakukan interaksi berdasarkan nilai-nilai moral, mengembangkan perilaku yang sesuai dengan standar etika, serta mengembangkan hubungan baik dengan pihak ketiga berlandaskan prinsip-prinsip GCG.

### Code Of Ethics

Code of Ethics is a part of GCG in KAI elaboration of guidelines for corporate governance which refer to the Company's Articles of Association and the applicable laws and regulations. Corporate Code of Ethics is the norm and principle regarding propriety and decency that must be adhered to and implemented as a behavioral foundation in the Company.

Code of Ethics is intended to uphold the image and dignity of KAI People in carrying out their roles according to corporate cultural value, cultivate and develop ethical conduct for the Company's management and all employees, to clarify work mechanism and productive work culture within the Company to become an admirable company.

The Company has reenacted Guidelines for Code of Ethics as stipulated in Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014 dated October 22, 2014 as an amendment to and refinement of Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated May 12, 2009 concerning Corporate Code of Ethics. This Code of Ethics governs the giving and receiving of gifts, meals, entertainment, and donations; prohibition of leaking corporate confidentiality; prohibition of engaging in political constituents; adherence to code of conduct, and reporting obligations. In addition Code of Ethics also governs handling of violations and Ethics Committee.

### Code of Conduct

Code of Conduct is elaboration of guidelines for corporate governance that refers to the Company's Articles of Association and the applicable laws and regulations. Code of Conduct is general regulation that explains general and specific behaviors to be adhered/complied by KAI People in implementing corporate culture.

Code of Conduct was established with the aim at ensuring that KAI and its employees comply with all laws and regulations, provide guidance for interactions based on moral values, develop appropriate behavior with ethical standards, and build good relationships with third parties based on GCG principles.

Perusahaan telah memutakhirkan Pedoman Perilaku berdasarkan Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/2/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 sebagai perubahan dan perbaikan atas Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/V/I/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan (*Corporate Code of Conduct*) yang masih menggabungkan antara Kode Etik dan Pedoman Perilaku.

#### **Panduan Dewan (Board Manual)**

*Board Manual* adalah petunjuk tata laksana kerja Komisaris dan Direksi yang menjelaskan tahapan aktivitas secara terstruktur, sistematis, mudah dipahami dan dapat dijalankan dengan konsisten, sehingga dapat menjadi acuan bagi Komisaris dan Direksi dalam melaksanakan tugas masing-masing untuk mencapai visi dan misi perusahaan. *Board Manual* dimaksudkan untuk menjelaskan hubungan kerja Komisaris dan Direksi dalam melaksanakan tugas agar tercipta pengelolaan perusahaan yang profesional, transparan dan efisien.

*Board Manual* disusun berdasarkan prinsip-prinsip hukum korporasi, ketentuan Anggaran Dasar, peraturan perundang-undangan yang berlaku, arahan Pemegang Saham serta praktik-praktik terbaik (*best practices*) tata kelola yang baik.

Panduan bagi Komisaris dan Direksi (*Board Manual*) KAI telah ditetapkan dalam Kesepakatan Bersama Direksi dan Komisaris yang ditandatangani oleh Komisaris Utama dan Direktur Utama Perusahaan pada bulan Februari 2013.

#### **Sistem Pelaporan Pelanggaran**

Sebagai tindak lanjut atas Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/V/I/2/KA-2014 tanggal 24 Februari 2014 tentang Pedoman Sistem Pelaporan Pelanggaran di Lingkungan KAI dan Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 tentang Pedoman Tata Kelola Perusahaan (*Code of Corporate Governance*) KAI, maka saat ini Perusahaan telah membentuk suatu unit untuk melaksanakan fungsi penyelenggaraan Sistem Pelaporan Pelanggaran atau *Whistleblowing System* (WBS) di lingkungan KAI, sesuai dengan Surat Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/V/I/2/KA-2015 tanggal 2 Februari 2015.

The Company has updated Code of Conduct according to Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/2/KA-2014 dated October 22, 2014 as amendment to and refinement of Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/V/I/KA-2009 dated May 12, 2009 concerning Corporate Code of Conduct that still combines Code of Ethics and Code of Conduct.

#### **Board Manual**

*Board Manual* is guidance for work governance of Board of Commissioners and Boards of Directors which describes phases of activities in a structured, systematic, and comprehensible manner and can be implemented consistently, so that it can be a reference for Board of Commissioners and Board of Directors in performing their respective roles to achieve the Company's vision and missions. *Board Manual* is intended to clarify work relationship between Board of Commissioners and Board of Directors in performing roles in order to build professional, transparent and efficient corporate management.

*Board Manual* was prepared based on the principles of corporate law, provisions in the Articles of Association, the applicable laws and regulations, the direction of Shareholders and best practices of good governance.

*Board Manual* of KAI has been incorporated in Joint Agreement of Board of Directors and Board of Commissioners signed by the Company's President Commissioner and President Director in February 2013.

#### **Whistleblowing System**

As a follow up on Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/V/I/2/KA-2014 dated February 24, 2014 concerning Guidelines for Whistleblowing System in KAI and Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014 dated October 22, 2014 concerning Code of Corporate Governance of KAI, then currently the Company has established a unit to organize Whistleblowing System (WBS) in KAI, in accordance with Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/V/I/2/KA-2015 dated February 2, 2015.

### Pedoman Pengendalian Gratifikasi

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

### Kebijakan GCG Lainnya

- Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.003/XII/1/KA-2010 tanggal 6 Desember 2010 tentang Standar Prosedur Operasional Keterbukaan Informasi Publik di Lingkungan KAI.
- Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.I04jX/2/KA-2013 tanggal 2 Oktober 2013 tentang Penunjukan Direktur Utama sebagai penanggung jawab penerapan dan pemantauan GCG secara keseluruhan.
- Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.I04/X/9/KA-2013 tanggal 18 Oktober 2013 tentang Penunjukan EVP Corporate Secretary (ES) sebagai penanggung jawab penerapan dan pemantauan GCG di Kantor Pusat.
- Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/3/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 tentang Pedoman Benturan Kepentingan (*Conflict of Interest*) di Lingkungan KAI.
- Piagam Komite Audit No. 01/KA/DEKOM/KAI/I/2013, Piagam Internal Audit, dan aturan-aturan kebijakan pokok/panduan operasional lainnya yang bertujuan untuk mendukung penerapan GCG di Perusahaan.

### Kegiatan GCG Tahun 2014

Untuk menjaga konsistensi penerapan GCG dan peningkatan kesadaran Perusahaan terhadap GCG (*governance awareness*), secara berkala Perusahaan melakukan internalisasi, pelatihan dan sosialisasi terkait GCG. Kegiatan-kegiatan terkait GCG yang dilakukan pada tahun 2014 adalah:

### Gratuity Control Guidelines

As a follow up on Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/1/KA-2014 dated October 22, 2014 concerning Guidelines for Gratuity Control in KAI, then currently the Company has established Gratification Control Unit in KAI, according to Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/II/1/KA-2015 dated February 2, 2015.

### Other GCG Policies

- Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.003/XII/1/KA-2010 dated December 6, 2010 concerning Standard Operating Procedures for Public Information Disclosure in KAI.
- Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.I04jX/2/KA-2013 dated October 2, 2013 concerning Appointment of President Director in charge of implementation and monitoring of overall GCG.
- Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.I04/X/9/KA-2013 dated October 18, 2013 concerning Appointment of Corporate Secretary (ES) EVP in charge of GCG implementation and monitoring at Head Office.
- Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/3/KA-2014 dated October 22, 2014 concerning Guidelines for Conflict of Interest in KAI.
- Audit Committee Charter No. 01/KA/Dekom/KAI/I/2013, Internal Audit Charter and regulations of basic policies/operational guidelines which aim at supporting GCG implementation.

### GCG Activities in 2014

To maintain consistency of GCG implementation and increase the Company's governance awareness, the Company periodically conducts internalization, training and socialization related to GCG. GCG related activities undertaken in 2014 are:

No	Nama Kegiatan Activities	Jadwal Kegiatan Schedule		Peserta Participants
		Waktu Date	Tempat Venue	
1	Sosialisasi GCG dan WBS GCG and WBS socialization	April April	Seluruh Daerah All regions	Tingkat Manager ke atas Manager level and above

No	Nama Kegiatan Activities	Jadwal Kegiatan Schedule		Peserta Participants
		Waktu Date	Tempat Venue	
2	Bimbingan teknis penyusunan aturan Program Pengendalian Gratifikasi oleh KPK Technical guidance on gratuity control program rule preparation by KPK(Corruption Eradication Commission)	13-14 Mei May 13 -14	Ruang Rakor Kantor Pusat KAI Coordination meeting room at KAI Head Office	Seluruh tim ESQ dan beberapa unit yang terkait dengan pengelolaan gratifikasi All ESQ team and some units related with the gratuity management
3	Workshop Good Corporate Governance Awareness	10, 12, 16, 19, 23 Juni June 10, 12, 16, 19, 23	Ruang Delima dan Auditorium Kantor Pusat KAI Delima Room and Auditorium at KAI Head Office	Seluruh Pekerja di lingkungan Kantor Pusat dan Pekerja di lingkungan DAOP 1 s.d. Subdivre 3.2. All employees of Head Office, DAOP 1 to Subdivre 3.2
4	Training of Trainer Program Pengendalian Gratifikasi Angkatan 1 Training of Trainer on gratuity control program Batch 1	8-11 September 8-11	Aula Balai Pelatihan OPSAR Agus Suroto KAI Bandung Hall of OPSAR Training Center Agus Suroto at KAI Bandung	EVP, VP, SM dan Manager dari unit-unit di Lingkungan Kantor Pusat KAI EVP, VP, SM and Manager of units in KAI Head Office  Seluruh personil di bawah VP ESQ All personnels under VP ESQ  Tim Review GCG di Lingkungan Kantor Pusat KAI GCG Reviewer Team of KAI
5	Sosialisasi Whistleblowing System di Lingkungan Kantor Pusat KAI Whistleblowing System socialization at KAI Head Office	14, 21, 28 November dan 5 Desember November 14, 21, 28 and December 5	Auditorium Kantor Pusat KAI Auditorium at KAI Head Office	EVP, VP, SU, DU, Manager dan Staf Madya di Lingkungan Kantor Pusat dan Anak Perusahaan di Lingkungan KAI EVP, VP, SU, DU, Managers and Senior Staffs at KAI Head Office and subsidiaries
6	Trainer of Trainer (ToT) Kolaborasi Tunas Integritas Dalam Pembangunan Budaya Integritas Trainer of Trainer (ToT) Tunas Integrity Collaboration in Integrity Culture Development	2-4 Desember December 2-4	Yogyakarta Yogyakarta	ESQG dan ESQGW ESQG and ESQGW
7	Pelaksanaan Festival Anti Korupsi oleh KPK Anti-corruption festival conducted by KPK	9-12 Desember December 9-12	Ghra Shaba Pramana, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta Ghra Shaba Pramana, Gadjah Mada University, Yogyakarta	Peserta dari kementerian, lembaga negara, BUMN/BUMD, swasta, pemerintah daerah, NGO/CSO, lembaga pendidikan dan media massa Participants from ministries, state agencies, state/local enterprises, private sector, local governments, NGOs/CSOs, educational institutions and mass media
8	Workshop Penerapan Good Corporate Governance KAI Workshop of Good Corporate Governance implementation at KAI	16-17 Februari February 16-17	Aula BP Opsar Agus Suroto Bandung Training Center Agus Suroto Hall, Bandung	Direksi, Sekretaris Dekom, EVP dan VP Kantor Pusat Board of Directors, BOC secretary, EVP and VP of Head Office

No	Nama Kegiatan Activities	Jadwal Kegiatan Schedule		Peserta Participants
		Waktu Date	Tempat Venue	
9	Sosialisasi Pedoman Good Corporate Governance dan Turunannya Socialization of Code of Good Corporate Governance and Its Derivatives	2-3 Maret March 1-3	Kantor Daop 6 YK dan Balai Yasa YK Daop 6 YK and Balai Yasa YK Office	Setingkat EVP s.d Pelaksana di lingkungan Kantor Daop 6, Balaiyasa YK dan BPTT Darman Prasetyo YK From EVP level to staffs of Daop 6 Office, Balai Yasa YK and BPTT Darman Prasetyo YK
10	Sosialisasi Kode Etik Socialization of Code of Ethics	April April	Seluruh Daerah All regions	Tingkat Manager ke atas Manager level to above
11	Sosialisasi Kode Etik Socialization of Code of Ethics	10, 12, 16, 19, 23 Juni June 10, 12, 16, 19, 23	Ruang Delima dan Auditorium Kantor Pusat KAI Delima Room and Auditorium at KAI Head Office	Seluruh Pekerja di lingkungan Kantor Pusat dan Pekerja di lingkungan DAOP 1 s.d. Subdivre 3.2. All employees of Head Office, DAOP 1 to Subdivre 3.2
12	Sosialisasi Kode Etik Socialization of Code of Ethics	14, 21, 28 November dan 5 Desember (8 Batch) November 14, 21, 28 and December 5 (8 Batch)	Auditorium Kantor Pusat KAI Auditorium at KAI Head Office	EVP, VP, SU, DU, Manager dan Staf Madya di Lingkungan Kantor Pusat dan Anak Perusahaan di Lingkungan PT (KAI) (Persero) EVP, VP, SU, DU, Managers and Senior Staffs at KAI Head Office and subsidiaries
13	Sosialisasi Kode Etik Socialization of Code of Ethics	2-4 Desember December 2-4	Di Yogyakarta	ESQG dan ESQGW ESQG and ESQGW
14	Sosialisasi Kode Etik Socialization of Code of Ethics	16-17 Februari 16-17 February	Aula BP Opsar Agus Suroto Bandung Opsar Agus Suroto Training Center Hall	Direksi, Sekretaris Dekom, EVP dan VP Kantor Pusat Board of Directors, BOC Secretary, EVP and VP of Head Office
15	Sosialisasi Kode Etik Socialization of Code of Ethics	2-3 Maret March 2-3	Kantor Daop 6 YK dan Balai Yasa YK Daop 6 YK and Balai Yasa YK Office	Setingkat EVP s.d Pelaksana di lingkungan Kantor Daop 6, Balaiyasa YK dan BPTT Darman Prasetyo YK From EVP level to staffs of Daop 6 Office, Balai Yasa YK and BPTT Darman Prasetyo YK
16	Sosialisasi Kode Etik (melalui milis Broadcast) Socialization of Code of Ethics	Oktober October		Seluruh Pekerja KAI All employees of KAI
17	Sosialisasi Kode Etik (melalui website perusahaan) Socialization of Code of Ethics	November November		Seluruh pengguna Internet All internet users

### **Roadmap GCG**

Perusahaan telah menetapkan *roadmap* penerapan GCG tahun 2011-2016 sebagai dasar pengembangan dan perbaikan penerapan GCG berkelanjutan. *Roadmap GCG* terbagi dalam tiga fase dimana pada tahun 2014-2016 ditargetkan penerapan GCG telah mencapai fase *Good Sustainability Governance*. Pada fase ini, diharapkan seluruh aktivitas

### **GCG Roadmap**

The Company has established GCG implementation roadmap 2011-2016 as the basis for continuous development and improvement of GCG implementation. GCG roadmap is divided into three phases where in 2014-2016 GCG implementation is targeted to reach Good Sustainability Governance phase. In this phase, the entire activities of the

Perusahaan telah memenuhi prinsip-prinsip GCG dan *best practices* sehingga pengelolaan perusahaan semakin profesional, transparan dan efisien dengan pengelolaan risiko dan sumber daya yang lebih efektif. Setiap pengambilan keputusan dilandasi nilai moral yang tinggi dan kepatuhan pada peraturan, dan kesadaran untuk senantiasa mencegah penyimpangan pada proses bisnis perusahaan.

Company are expected to meet GCG principles and best practices so that corporate management becomes more professional, transparent and efficient with more effective management of risk and resources. Every decision-making is based on high moral values and regulatory compliance, as well as awareness to always prevent violations in the Company's business processes.



Penerapan GCG berkelanjutan dilakukan dengan pendekatan sistem dan pendekatan administrasi. Pendekatan sistem diwujudkan melalui penyempurnaan peraturan, proses bisnis dan prosedur yang jelas serta bersifat mengikat sesuai prinsip-prinsip GCG. Pendekatan administratif diwujudkan melalui sanksi yang jelas dan konsisten terhadap setiap pelaku pelanggaran prinsip-prinsip GCG sesuai peraturan perusahaan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada tahun 2014, Perusahaan menyempurnakan perangkat dan aturan GCG yang disesuaikan dengan kondisi lingkungan usaha dan dinamika perkembangan organisasi, diantaranya:

1. Pemutakhiran Pedoman Tata Kelola Perusahaan (*Good Corporate Governance*), Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014.

Sustainable GCG is implemented with systematic and administrative approaches. Systematic approach is realized through improvements in clear and binding regulations, business processes and procedures in accordance with GCG principles. Administrative approach is realized through clear and consistent sanctions on any violators of GCG principles in accordance with corporate regulations and or the applicable laws and regulations.

In 2014, the Company improved GCG tools and regulations which are adapted to the conditions of business environment and the dynamic of organization development, including:

1. Amendment to Code of Good Corporate Governance, Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014.

2. Pemutakhiran Pedoman-Pedoman Kode Etik (*Code of Ethic*), Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014.
3. Menerbitkan Pedoman Perilaku (*Code of Conduct*), Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/2/KA-2014.
4. Menerbikan Pedoman Pengendalian Gratifikasi, Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/X/1/KA-2014.
5. Menerbitkan Pedoman *Whistleblowing System*.
6. Membuat Unit Pengendali Gratifikasi.
7. Membuat Unit pelaporan pelanggaran *Whistleblowing System*.
2. Amendment to Code of Ethics, Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014.
3. Issuance of Code of Conduct, Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/2/KA-2014.
4. Issuance of Guidelines for Gratuity Control, Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/X/1/KA-2014.
5. Issuance of Guidelines for Whistleblowing System.
6. Formation of Gratuity Control Unit.
7. Formation of Whistleblowing System Unit.

#### **Asesmen Penerapan GCG Tahun 2014**

Untuk mengetahui dan mendapatkan gambaran kualitas penerapan GCG, KAI melaksanakan asesmen penerapan GCG secara berkala setiap tahun. Asesmen penerapan GCG diatur dalam Pasal 44 Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2011 tanggal 1 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola yang Baik pada BUMN Bab XII tentang Pengukuran Terhadap Penerapan GCG, yang ketentuan teknisnya diatur dalam SK Sekretaris Menteri BUMN No. SK-16/S.MBU/2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Indikator/Parameter Penilaian dan Evaluasi atas Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (GCG) pada BUMN.

Asesmen GCG tahun 2012 dilakukan oleh penilai independen, dalam hal ini oleh Perwakilan BPKP Provinsi Jawa Barat dengan pencapaian nilai 70,16 (predikat Cukup Baik), dan pada tahun 2014 dilakukan asesmen kembali dengan nilai yang meningkat sangat signifikan menjadi 84,03 (predikat Baik).

#### **GCG Implementation Assessment in 2014**

To identify and obtain an overview of the quality of GCG implementation, KAI periodically assesses GCG implementation on an annual basis. GCG implementation assessment is stipulated in Article 44 of Regulation of Minister of SOE No. PER-01/MBU/2011 dated August 1, 2011 concerning Good Governance Implementation in SOE Chapter XII on Measurement of GCG implementation, the technical provisions are stipulated in Decision of Secretary of Minister of SOE No. SK-16/S.MBU/2012 dated June 6, 2012 concerning Indicators/Parameters of Assessment and Evaluation on Good Corporate Governance (GCG) Implementation in SOE.

GCG assessment in 2012 was conducted by an independent appraiser, in this case by BPKP Representative of West Java Province with achieved score of 70.16 (Fairly Satisfactory predicate), and in 2014 was also assessed with significantly improved score to 84.03 (Satisfactory predicate).

Berikut ini adalah ringkasan hasil *self assessment* GCG tahun 2014 dan perbandingannya dengan hasil asesmen 2012:

The following is a summary of GCG self assessment results in 2014 and its comparison with assessment results in 2012:

Aspek Pengujian	Bobot Weight	Skor Score		Capaian Achievements (%)		Predikat Predicate		Assessed Indicators
		2012	2014	2012	2014	2012	2014	
Komitmen	7,0	4,36	6,367	63,26	90,96	Cukup Baik Fair	Sangat Baik Excellent	Commitment
Pemegang Saham	9,0	7,16	7,913	79,58	87,92	Baik Good	Sangat Baik Excellent	Shareholders
Dewan Komisaris	35,0	26,28	31,166	75,09	89,05	Baik Good	Sangat Baik Excellent	Board of Commissioners
Direksi	35,0	25,43	30,819	72,67	88,05	Cukup Baik Fair	Sangat Baik Excellent	Board of Directors
Informasi dan Transparansi	9,0	6,92	7,763	76,91	86,26	Baik Gooda Baik Good	Sangat Baik Excellent	Information and Transparency
Aspek Lainnya	5,0	0,00	0,000	0,00	0,00	-	-	Other Aspects
Skor	100,0	70,16	84,028			Cukup Baik Fair	Baik Good	Score

Secara keseluruhan, rincian pencapaian penerapan GCG tahun 2014 berdasarkan SK-16/S.MBU/2012 tanggal 6 Juni 2012 adalah sebagai berikut:

Overall, details of achievements of GCG implementation in 2014 according to SK-16/S. MBU/2012 dated June 6, 2012 are as follows:

No.	Indikator	Jumlah Parameter Num. of Parameter	Bobot Weight	Skor Score	Capaian Achievement (%)	Indicators
I	<b>Komitmen Terhadap Penerapan Tata Kelola Perusahaan Yang Baik Secara Berkelanjutan</b> <b>Commitment on Sustainable Corporate Governance</b>					
1	Perusahaan memiliki Pedoman Tata Kelola Perusahaan yang Baik dan pedoman perilaku.	2	1,218	1,142	94	The Company has GCG Code and Code of Conduct
2	Perusahaan melaksanakan Pedoman Tata Kelola Perusahaan yang Baik dan Pedoman Perilaku secara konsisten.	2	1,217	1,154	95	The Company implements Good Corporate Governance and Code of Conduct consistently.
3	Perusahaan melakukan pengukuran terhadap penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik.	2	0,608	0,608	100	The Company conducts Good Corporate Governance implementation assessment.
4	Perusahaan melakukan koordinasi pengelolaan dan administrasi Laporan Harta Kekayaan Penyelenggara Negara (LHKPN).	3	1,370	1,104	81	The Company conducts State Apparatus Assets Report (LHKPN) management and administration coordination.
5	Perusahaan melaksanakan program pengendalian gratifikasi sesuai ketentuan yang berlaku.	3	1,370	1,218	89	The Company conducts anti gratification program based on prevailing regulation.

No.	Indikator	Jumlah Parameter Num. of Parameter	Bobot Weight	Skor Score	Capaian Achievement (%)	Indicators
6	Perusahaan melaksanakan kebijakan atas sistem pelaporan atas dugaan penyimpangan pada perusahaan yang bersangkutan.	3	1,217	1,141	94	The Company conducts whistleblowing system policy in respective company.
	<b>Jumlah I</b>	<b>15</b>	<b>7,000</b>	<b>6,367</b>	<b>91.0</b>	<b>Total I</b>
<b>II</b>	<b>Pemegang Saham dan RUPS Shareholders and GMS</b>					
7	RUPS melakukan pengangkatan dan pemberhentian Direksi.	6	2,423	2,059	85	GMS to appoint and dismiss the Board of Directors.
8	RUPS melakukan pengangkatan dan pemberhentian Dewan Komisaris.	5	1,731	1,634	94	GMS to appoint and dismiss Board of Commissioners.
9	RUPS memberikan keputusan yang diperlukan untuk menjaga kepentingan usaha perusahaan dalam jangka panjang dan jangka pendek sesuai dengan dengan peraturan perundang-undangan dan/atau anggaran dasar.	3	1,385	1,140	82	GMS provides decision required to maintain company's long term and short-term business interest based on law and regulation and/or Articles of Association.
10	RUPS memberikan persetujuan laporan tahunan termasuk pengesahan laporan keuangan serta tugas pengawasan Dewan Komisaris sesuai peraturan perundang-undangan dan/atau anggaran dasar.	6	2,077	1,725	83	GMS provides annual report approval including financial statement and Board of Commissioners supervisory duty report approval based on law and/or Articles of Association
11	RUPS mengambil keputusan melalui proses yang terbuka dan adil serta dapat dipertanggungjawabkan.	2	0,519	0,519	100	GMS takes decision under transparent and fair mechanism and may be accounted.
12	Pemegang Saham melaksanakan Tata Kelola Perusahaan yang Baik sesuai dengan wewenang dan tanggung jawabnya.	3	0,865	0,836	97	The Shareholders to implement Good Corporate Governance based on authority and responsibility.
	<b>Jumlah II</b>	<b>25</b>	<b>9,000</b>	<b>7,913</b>	<b>87.9</b>	<b>Total II</b>
<b>III</b>	<b>Dewan Komisaris Board of Commissioners</b>					
13	Dewan Komisaris melaksanakan program pelatihan/pembelajaran secara berkelanjutan.	2	1,348	1,292	96	The Board of Commissioners to participation training learning program continuously.

No.	Indikator	Jumlah Parameter Num. of Parameter	Bobot Weight	Skor Score	Capaian Achievement (%)	Indicators
14	Dewan Komisaris melakukan pembagian tugas dan menetapkan faktor-faktor yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris.	4	2,127	2,061	97	The Board of Commissioners to perform segregation on duty, authority and responsibility clearly and determines several factors required to support implementation of the Board of Commissioners function.
15	Dewan Komisaris memberikan persetujuan atas rancangan RJPP dan RKAP yang disampaikan oleh Direksi.	2	2,904	2,500	86	The Board of Commissioners Provides approval on RJPP and RKAP draft delivered by the Board of Directors.
16	Dewan Komisaris memberikan arahan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.	9	9,593	8,665	90	The Board of Commissioners provides advice to the Board of Directors on corporate plan and policy implementation.
17	Dewan Komisaris melaksanakan pengawasan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.	6	6,479	5,799	90	The Board of Commissioners Performs monitoring on Board of Directors monitoring and corporate plan and policy implementation.
18	Dewan Komisaris melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan pengelolaan anak perusahaan/perusahaan patungan.	2	1,504	1,381	92	The Board of Commissioners performs monitoring on the subsidiary/joint venture policy implementation monitoring.
19	Dewan Komisaris berperan dalam pencalonan anggota Direksi, menilai kinerja Direksi (individu dan kolegal) dan mengusulkan tantiem/insentif kinerja sesuai ketentuan yang berlaku dan mempertimbangkan kinerja Direksi.	3	2,437	1,749	72	The Board of Commissioners takes part in recommending Board of Directors members candidate, assessing the Board of Directors performance (individual and collective) and proposing <i>tantiem/incentive</i> based on prevailing regulation and considering the Board of Directors performance.
20	Dewan Komisaris melakukan tindakan terhadap potensi benturan kepentingan yang menyangkut dirinya.	1	0,571	0,428	75	The Board of Commissioners performs any action against conflict of interest related to them.
21	Dewan Komisaris memantau dan memastikan bahwa prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik telah diterapkan secara efektif dan berkelanjutan.	2	1,659	1,474	89	The Board of Commissioners oversees and ensures that Good Corporate Governance has been effectively and continuously implemented.
22	Dewan Komisaris menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris yang efektif dan menghadiri rapat tersebut sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.	3	1,348	1,223	91	The Board of Commissioners holds effective Board of Commissioners meeting and attending the meeting based on prevailing regulation.

No.	Indikator	Jumlah Parameter Num. of Parameter	Bobot Weight	Skor Score	Capaian Achievement (%)	Indicators
23	Dewan Komisaris memiliki Sekretaris Dewan Komisaris untuk mendukung tugas kesekretariatan Dewan Komisaris.	4	2,593	2,513	97	The Board of Commissioners has Board of Commissioners Secretary to support Board of Commissioners Secretariat activity.
24	Dewan Komisaris memiliki Komite Dewan Komisaris yang efektif.	5	2,437	2,081	85	The Board of Commissioners has effective committees.
	<b>Jumlah III</b>	<b>43</b>	<b>35,000</b>	<b>31,166</b>	<b>89.0</b>	<b>Total III</b>
<b>IV</b>	<b>Direksi</b> <b>Board of Directors</b>					
25	Direksi melaksanakan program pelatihan/pembelajaran secara berkelanjutan.	2	1,089	1,037	95	The Board of Directors has orientation/training or learning program and implemented the program in sustainable manner
26	Direksi melakukan pembagian tugas/fungsi, wewenang dan tanggung jawab secara jelas.	3	1,867	1,672	90	The Board of Directors performs clear duty/function, authority and responsibility segregation.
27	Direksi menyusun perencanaan perusahaan.	5	4,044	3,297	82	The Board of Directors prepares corporate planning.
28	Direksi berperan dalam pemenuhan target kinerja perusahaan.	11	8,089	7,067	87	The Board of Directors takes part in fulfilling corporate performance target realization.
29	Direksi melaksanakan pengendalian operasional dan keuangan terhadap implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.	4	3,266	2,566	79	The Board of Directors performs operational and financial monitoring on the corporate plan and policy implementation.
30	Direksi melaksanakan pengurusan perusahaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan anggaran dasar.	2	0,778	0,720	93	The Board of Directors implements company's management based on prevailing law and regulation as well as Articles of Association.
31	Direksi melakukan hubungan yang bernilai tambah bagi perusahaan dan <i>stakeholders</i> .	8	6,689	5,982	89	The Board of Directors implements added-value relationship with for the Company and stakeholders.
32	Direksi memonitor dan mengelola potensi benturan kepentingan anggota Direksi dan manajemen di bawah Direksi.	2	1,089	1,089	100	The Board of Directors to monitor and manage conflict of interest potential between the Board of Directors members and management under the Board of Directors.

No.	Indikator	Jumlah Parameter Num. of Parameter	Bobot Weight	Skor Score	Capaian Achievement (%)	Indicators
33	Direksi memastikan perusahaan melaksanakan keterbukaan informasi dan komunikasi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan penyampaian informasi kepada Dewan Komisaris dan Pemegang Saham tepat waktu.	2	1,089	0,965	89	The Board of Directors ensures that the Company implements information and communication disclosure based on prevailing regulation and information disclosure to the Board of Commissioners and Shareholders in timely manner.
34	Direksi menyelenggarakan rapat Direksi dan menghadiri Rapat Dewan Komisaris sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.	5	1,556	1,400	90	The Board of Directors holds Board of Directors meeting and attending Board of Commissioners meeting based on law and regulation.
35	Direksi menyelenggarakan pengawasan intern yang berkualitas dan efektif.	3	1,711	1,575	92	The Board of Directors is obligated to hold quality and effective internal audit practice.
36	Direksi menyelenggarakan fungsi sekretaris perusahaan yang berkualitas dan efektif.	3	1,711	1,563	91	The Board of Directors implemented quality and effective Corporate Secretary.
37	Direksi menyelenggarakan RUPS Tahunan dan RUPS lainnya sesuai peraturan perundang-undangan.	2	2,022	1,886	93	The Board of Directors holds Annual GMS based on la law and regulation.
<b>Jumlah IV</b>		<b>52</b>	<b>35,000</b>	<b>30,819</b>	<b>88,1</b>	<b>Total IV</b>
<b>V</b>	<b>Pengungkapan Informasi dan Transparansi</b> <b>Information Disclosure and Transparency</b>					
38	Perusahaan menyediakan informasi perusahaan kepada stakeholders.	2	0,435	0,435	100	The Company provides information disclosure to the stakeholders.
39	Perusahaan menyediakan bagi stakeholder akses atas informasi perusahaan yang relevan, memadai, dan dapat diandalkan secara tepat waktu dan berkala.	5	2,320	2,249	97	The Company provides relevant, adequate and reliable corporate information access in timely and periodic manners.
40	Perusahaan mengungkapkan informasi penting dalam Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.	7	3,341	3,082	92	The Company discloses significant information on the Annual Report and Financial Statements based on law and regulation.
41	Perusahaan memperoleh penghargaan atau award dalam bidang GCG dan bidang-bidang lainnya.	2	2,904	1,997	69	The Company obtains reward and award on GCG and other aspects.
<b>Jumlah V</b>		<b>16</b>	<b>9,000</b>	<b>7,763</b>	<b>86,3</b>	<b>Total V</b>

No.	Indikator	Jumlah Parameter Num. of Parameter	Bobot Weight	Skor Score	Capaian Achievement (%)	Indicators
<b>VI</b>	<b>Aspek Lainnya</b> <b>Other Aspects</b>					
42	Praktik Tata Kelola Perusahaan menjadi contoh atau <i>benchmark</i> bagi perusahaan perusahaan lainnya di Indonesia.	1	5,000	0,000	0	Corporate governance practice as a role model or benchmark for other companies in Indonesia.
43	Praktik Tata Kelola Perusahaan menyimpang dari prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik sesuai Pedoman Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik ( <i>Good Corporate Governance</i> ) pada Badan Usaha Milik Negara, Pedoman Umum <i>Good Corporate Governance</i> Indonesia, dan standar-standar praktik dan ketentuan lainnya.	1	(5,000)	0,000	0	Corporate governance practice which may violate from Good Corporate Governance principle based on Minister of SOE Regulation No. PER-01 MBU/2011, Indonesia Good Corporate Governance Manual and practical standard and other regulations.
<b>Jumlah VI</b>		<b>2</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>		<b>Total VI</b>
<b>Jumlah I + II + III + IV + V + VI</b>		<b>153</b>		<b>84,028</b>		<b>Total I + II + III + IV + V + VI</b>

### Evaluasi Implementasi Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU)

Pada tanggal 6-12 Desember 2014 dilaksanakan evaluasi kinerja BUMN di KAI oleh tim evaluator Kementerian BUMN. Sistem Penilaian pada Evaluasi Kinerja BUMN ini didasarkan pada metode Kriteria Penilaian Kinerja Unggul (KPKU) sebagaimana yang telah ditetapkan oleh Kementerian BUMN melalui surat Sekretaris Kementerian BUMN No. S-153/S. MBU/2012 tanggal 19 Juli 2012 yang mengadopsi dan mengadaptasi “Malcolm Baldrige Criteria for Performance Excellence”.

Proses evaluasi ini melalui dua tahapan utama yaitu tahap “Ondesk Review” yaitu penilaian di atas kertas berbasis pada Laporan Implementasi KPKU tahun 2014 dan informasi pendukung ADLI (*Approach, Deployment, Learning, and Integration*). Tahap berikutnya adalah “Site Visit” ke perusahaan untuk wawancara dan klarifikasi atas respon KPKU terhadap Direksi Perusahaan serta *Senior Leader* lainnya yang ditunjuk oleh perusahaan serta verifikasi berbagai data dan informasi. Lokasi pelaksanaan evaluasi adalah Kantor Pusat di Bandung dan kunjungan lapangan di Daop 2 Bandung, Daop 1 Jakarta, Sub Divre 3.2 Tanjung Karang dan Daop 4 Semarang.

### Implementation Evaluation Superior Performance Assessment Criteria (KPKU)

On December 6-12, 2014 SOE performance evaluation was conducted in KAI by evaluator team of Ministry of SOE. Assessment System in this SOE Performance Evaluation is based on Superior Performance Assessment Criteria (KPKU) method as determined by Ministry of SOE with Letter of Ministry Secretary of SOE No. S-153/S.MBU/2012 dated July 19, 2012 that adopts and adapts “Malcolm Baldrige Criteria for Performance Excellence”.

This evaluation process consists of two main phases, namely “Ondesk Review” which is on-paper assessment based on KPKU Implementation Report 2014 and ADLI (Approach, Deployment, Learning, and Integration) supporting information. The next phase is “Site Visit” to the Company for interview and clarification on KPKU responses to the Company’s Board of Directors and other Senior Leaders appointed by the Company as well as verification of data and information. Evaluated location was Head Office in Bandung and Site Visit to Daop 2 Bandung, Daop 1 Jakarta, Sub Divre 3.2 Tanjung Karang and Daop 4 Semarang.

Evaluasi KPKU berdasarkan pada dua dimensi penilaian yaitu proses dan hasil. Adapun dimensi proses yang dievaluasi ada 6 kategori yaitu: Kepemimpinan, Perencanaan Strategis, Fokus Pelanggan, Pengukuran Analisis dan Manajemen Pengetahuan, Fokus Tenaga Kerja, serta Fokus Operasi. Untuk dimensi hasil yang dievaluasi adalah level kinerja, trend, dan pembandingan yang relevan untuk ukuran dan indikator kinerja perusahaan.

Skor KPKU KAI tahun 2014 adalah 462,25 yang menunjukkan Perseroan berada pada kriteria "Early Improvement". Hasil evaluasi KPKU tahun 2014 ini menunjukkan peningkatan dibandingkan hasil evaluasi KPKU 2013 yang mendapat skor 400,5.

KPKU evaluation is based on two assessment dimensions, namely process and results. The process dimensions is evaluated in 6 categories: Leadership, Strategic Planning, Customer Focus, Analysis Measurement and Knowledge Management, Employee Focus and Operations Focus. While results dimension is evaluated in categories of performance, trend, and relevant benchmarking for corporate performance measurement and indicators.

KPKU scores of KAI in 2014 was 462.25 which indicated that the Company is at "Early Improvement" criteria. KPKU evaluation results in 2014 showed an improvement compared to KPKU evaluation results in 2013 which obtained a score of 400.5.

#### Hasil Penilaian KPKU KAI Tahun 2014

#### KPKU Assessment Results of KAI in 2014

Sub Kategori Sub Category (A)	Total Poin Total Point (B)	Persentase Skor Score Percentage (C)	Skor Score B x C
Kepemimpinan Senior Leadership	70	60%	42
Tata Kelola dan Tanggung Jawab Kemasyarakatan Governance and Social Responsibility	50	50%	25
Pengembangan Strategi Strategy Development	40	50%	20
Implementasi Strategi Strategy Implementation	45	45%	20,25
Suara Pelanggan Customer Voice	45	50%	22,50
Keterikatan Pelanggan Customer Engagement	40	55%	22
Pengukuran, Analisis, dan Peningkatan Kinerja Measurement, Analysis, and Performance Improvement	45	45%	20,25
Pengelolaan Informasi, Pengetahuan, dan Teknologi Informasi Management of Information, Knowledge, and Information Technology	45	55%	25,75
Lingkungan Tenaga Kerja Employee Environment	40	50%	20
Keterikatan Tenaga Kerja Employee Engagement	45	50%	22,50
Sistem Kerja Work System	45	40%	18
Proses Kerja Work Process	40	55%	22
Hasil-hasil Produk dan Proses Product and Process Results	110	35%	38,50
Hasil-hasil Fokus Pelanggan Customer Focus Results	90	35%	31,50
Hasil-hasil Fokus Tenaga Kerja Employee Focus Results	80	40%	32
Hasil-hasil Kepemimpinan dan Tata Kelola Leadership and Governance Results	80	45%	36
Hasil-hasil Keuangan dan Pasar Finance and Market Result	90	50%	45
Jumlah Skor Total Score	1.000		462,25

### Penghargaan GCG

Pada tahun 2014, KAI berhasil meraih penghargaan kategori Indonesia Trusted Companies 2014 di ajang The Indonesia Good Corporate Governance Award 2014 yang diselenggarakan oleh The Indonesian Institute for Corporate Governance (IIGC) bekerja sama dengan majalah SWA. Penghargaan tersebut diraih melalui penilaian di antara perusahaan-perusahaan Publik, BUMN, BUMD, maupun perusahaan swasta nasional berdasarkan *Corporate Governance Perception Index* (CGPI) 2013 dalam GCG Perspektif Organisasi Pembelajar. Ruang lingkup dan fokus penilaian dalam penerapan GCG mencakup tiga aspek, yaitu; kepatuhan (*compliance*), kesesuaian (*conformance*), dan kinerja (*performance*).

### Struktur Tata Kelola

Sesuai ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, struktur tata kelola Perusahaan terdiri dari 3 (tiga) organ perusahaan yaitu: Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), Dewan Komisaris, dan Direksi.

RUPS adalah forum pengambilan keputusan tertinggi bagi pemegang saham. Dewan Komisaris bertugas mengawasi jalannya pengelolaan perusahaan, dan Direksi bertugas mengelola perusahaan. Dewan Komisaris dan Direksi memiliki wewenang dan tanggung jawab terpisah sesuai fungsiya sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar, dan Panduan Kerja Direksi dan Dewan Komisaris (*Board Manual*).

Dewan Komisaris memiliki Komite Audit dan Komite Pemantau Manajemen Risiko untuk memberdayakan fungsi pengawasan Dewan Komisaris, membantu Dewan Komisaris dalam menjalankan tugas dan kewajibannya, serta merumuskan kebijakan Dewan Komisaris sesuai ruang lingkup tugasnya.

Sedangkan Direksi memiliki organ-organ pendukung setingkat *Executive Vice President* yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama yang bertugas untuk mengendalikan, mengawal dan bertanggung jawab atas implementasi GCG, yaitu:

1. Satuan Pengawasan Intern (SPI) sebagai fungsi pengawasan;
2. Pusat Manajemen Risiko sebagai fungsi kajian risiko dan asesmen risiko;

### GCG Awards

In 2014, KAI was awarded in the category of Indonesia Trusted Companies 2014 in The Indonesian Good Corporate Governance Award 2014 event organized by The Indonesian Institute for Corporate Governance (IIGC) in cooperation with SWA magazine. The award was achieved through voting among public companies, SOE, Province-Owned Enterprises, and national private companies based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2013 in GCG Perspective Learning Organization. The scope and focus of assessment in GCG implementation include three aspects, namely; compliance, conformance, and performance.

### Governance Structure

According to the provisions of Law No. 40 of 2007 concerning Limited Liability Companies, the Company's governance structure consists of 3 (three) corporate organs, namely: General Meeting of Shareholders (GMS), Board of Commissioners, and Board of Directors.

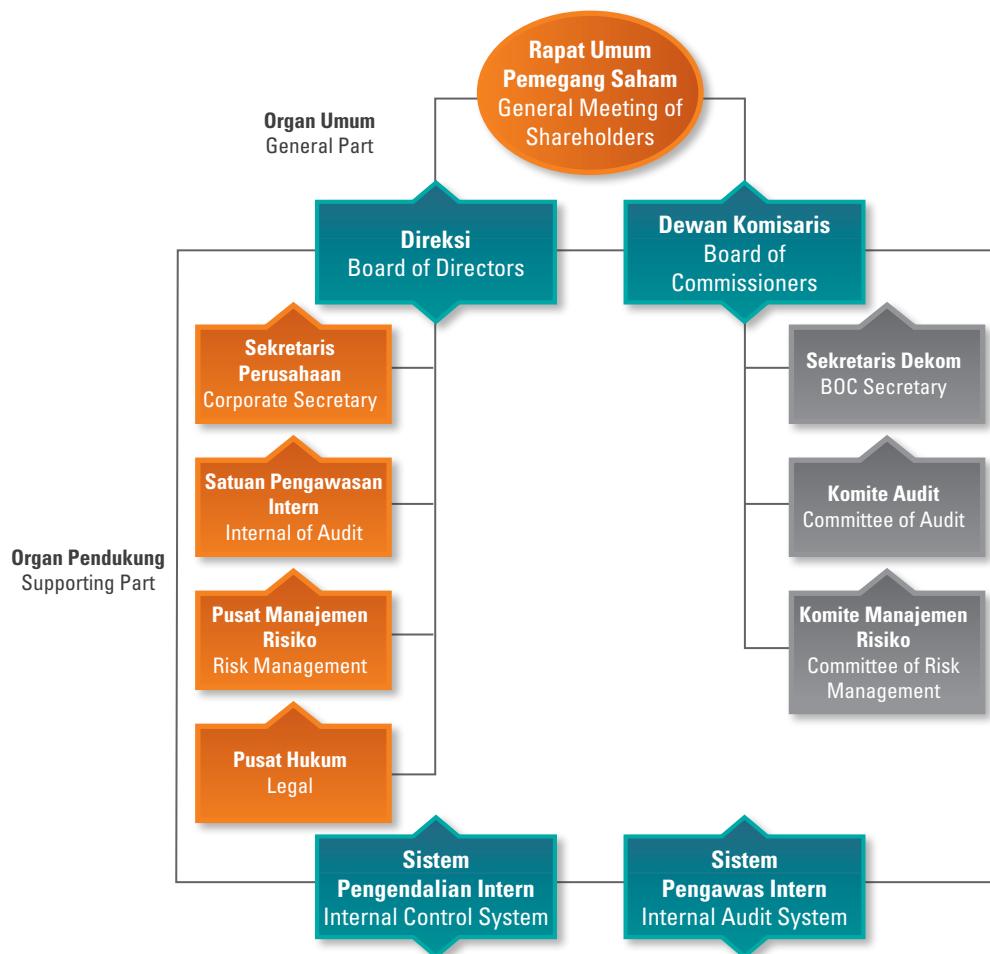
GMS is the highest decision making forum for shareholders. Board of Commissioners role is to supervise management of the Company, and Board of Directors role is managing the Company. Board of Commissioners and Board of Directors have separated authorities and responsibilities according to their respective functions as stipulated in the laws and regulations, the Articles of Association, and Board Manual.

Board of Commissioners has Audit Committee and Risk Management Committee to empower supervisory function of Board of Commissioners, assist Board of Commissioners in performing its duties and obligations, and formulate policies of Board of Commissioners according to its roles.

While Board of Directors has supporting organs at Executive Vice President level who are directly responsible to President Director in charge of control, supervision and responsibility for GCG implementation, namely:

1. Internal Audit Unit (SPI) as supervisory function;
2. Risk Management Center as risk review and assessment function;

3. Sekretaris Perusahaan, sebagai fungsi kesekretariatan;
4. Pusat Hukum, sebagai fungsi pengendalian dan bantuan lainnya terkait hukum.
3. Corporate Secretary, as secretariat function;
4. Legal Center, as control function other assistance related to legal.



#### A. Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS)

RUPS sebagai organ perusahaan KAI merupakan wadah para pemegang saham untuk mengambil keputusan penting yang berkaitan dengan modal yang ditanam dalam perusahaan, dengan memperhatikan ketentuan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan. Keputusan yang diambil dalam RUPS berdasarkan kepentingan jangka panjang Perusahaan.

Kewenangan RUPS antara lain mengangkat dan memberhentikan anggota Dewan Komisaris dan Direksi, mengevaluasi kinerja Dewan Komisaris dan Direksi, menyetujui perubahan Anggaran Dasar,

#### A. General Meeting of Shareholders (GMS)

GMS as corporate organ of KAI is a forum for shareholders to take important decisions related to capital invested in the Company, taking into account the provision of the Articles of Association and the laws and regulations. The decisions made in GMS are for the Company's long-term interests.

GMS authorities include, among others, appoint and dismiss members of Board of Commissioners and Board of Directors, evaluate performance of Board of Commissioners and Board of Directors, approve amendment to the Articles of Association,

menyetujui laporan tahunan dan menetapkan bentuk serta jumlah remunerasi anggota Dewan Komisaris dan Direksi serta mengambil keputusan terkait tindakan korporasi atau keputusan strategis lainnya yang diajukan Direksi. Keputusan yang diambil dalam RUPS berdasarkan kepentingan Perusahaan.

Tanpa mengurangi kekuasaan dan wewenang yang dimiliki oleh RUPS, RUPS atau pemegang saham tidak dapat melakukan intervensi terhadap pelaksanaan tugas, fungsi dan wewenang Dewan Komisaris dan Direksi untuk menjalankan kewajiban dan haknya sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan. RUPS dan atau pemegang saham tidak melakukan intervensi terhadap tugas, fungsi dan wewenang Dewan Komisaris, serta Direksi dengan tidak mengurangi wewenang RUPS untuk menjalankan hak sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan. Pengambilan keputusan RUPS dilakukan secara wajar dan transparan.

Mengacu pada Pasal 78 (2) Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, pada tahun 2014 KAI melakukan RUPS sebanyak dua kali, yaitu RUPS Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tanggal 16 Desember 2013 dan RUPS Pengesahan Laporan Keuangan Tahun Buku 2013 tanggal 8 April 2014.

#### I. RUPS Tentang Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) Tahun 2014

RUPS dilaksanakan pada hari Senin, 16 Desember 2013 bertempat di Kantor Pusat PT Pegadaian (Persero), Jl. Kramat Raya 162, Jakarta Pusat.

Agenda rapat adalah sebagai berikut:

1. Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) Tahun 2014;
2. Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (RKA PKBL) Tahun 2014;
3. Penandatanganan Kontrak Manajemen Direksi dan Dewan Komisaris dengan Pemegang Saham Tahun 2014 yang memuat *Key Performance Indicator* berbasis Kriteria Penilaian Kinerja Unggul;
4. Penetapan *Key Performance Indicator* Dewan Komisaris Tahun 2014;
5. Persetujuan Pelaksanaan Penugasan Kewajiban Pelayanan Umum (*Public Service Obligation*) tahun 2014.

approve annual report, determine form and amount of remuneration for members of Board of Commissioners and Board of Directors, as well as make decisions related to corporate actions or other strategic decisions proposed by Board of Directors. The decisions made in GMS are for the Company's interests.

With due regards to rights and authorities held by GMS, GMS or shareholders can not intervene roles, functions and authorities of Board of Commissioners and Board of Directors to perform their obligations and rights in accordance with the Articles of Association and the laws and regulations. GMS and or shareholders do not intervene roles, functions and authorities of Board of Commissioners, and Board of Directors without reducing GMS authorities to exercise their rights in accordance with the Articles of Association and the laws and regulations. GMS decisions are made fairly and transparently.

Referring to Article 78 (2) of Law No. 40 of 2007 concerning Limited Liability Companies, in 2014, KAI held two GMS, which were GMS on Approval of Corporate Work Plan and Budget (RKAP) on December 16, 2013 and GMS on Approval of Financial Statements for 2013 on April 8, 2014.

#### I. GMS on Ratification of Corporate Work Plan and Budget (RKAP) 2014

GMS was held on Monday, December 16, 2013 at Head Office of PT Pegadaian (Persero), Jl. Kramat Raya 162, Central Jakarta.

The meeting agenda were as follows:

1. Ratification of Corporate Work Plan and Budget (RKAP) 2014;
2. Ratification of Work Plan and Budget of Partnership and Community Development Program (RKA PKBL) 2014;
3. Signing of Management Contract of Board of Directors and Board of Commissioners with Shareholders for 2014 consisting of Key Performance Indicators with the basis of Superior Performance Assessment Criteria;
4. Determining Key Performance Indicator for Board of Commissioners in 2014;
5. Approval of Public Service Obligation Assignment Implementation 2014.

### Ringkasan Keputusan RUPS

- Mengesahkan RKAP Tahun Buku 2014 dengan pokok-pokok sebagai berikut:
  - Target Operasional
    - Alat Produksi Utama (Siap Operasi)
 

Alat produksi sarana utama dengan kualifikasi siap operasi di tahun 2014 ditargetkan sebagai berikut:

No.	Uraian	Satuan Unit	Jumlah Total	Description
1.	Lokomotif	Unit	444	Locomotive
2.	KRDE/I	Unit	93	KRDE/I
3.	KRL	Unit	572	KRL
4.	Kereta	Unit	1.500	Coach
5.	Gerbong	Unit	7.180	Wagon

- Produksi Utama

Produksi Utama Perusahaan tahun buku 2014 yang memberikan kontribusi dominan pada pendapatan dianggarkan sebagai berikut:

### Summary of GMS Decisions

- Ratification of RKAP for Financial Year 2014 with the following key points:
  - Operational Targets
    - Key Production Tools (Operable)
 

Production tools of key facilities with operable qualification in 2014 were targeted as follows:

- Key production

The Company's key productions in financial year 2014 which provided dominant contribution to the budgeted revenue are as follows:

No.	Uraian	Satuan Unit	Total	Description
1.	<b>Angkutan Penumpang</b>			<b>Passenger Transport</b>
	- Volume	Orang People	289.038.360	- Volume
	- Km Penumpang	000 km	23.055.678	- Km Passenger
2	<b>Angkutan Barang</b>			<b>Freight Transport</b>
	- Volume	ton	40.677.791	- Volume
	- Km Ton	000 km	14.978.476	- Km Tons

- Perhitungan Laba Rugi Komprehensif (Konsolidasian)

Laba yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk tahun buku 2014 dianggarkan sebesar Rp914,67 miliar dengan perincian anggaran pendapatan sebagai berikut:

Pendapatan angkutan KA Penumpang	Rp4.110.573.185 ribu	Passenger Transport Revenue
Pendapatan angkutan KA Barang	Rp5.417.301.861 ribu	Freight Transport Revenue
Pendapatan pendukung angkutan KA	Rp197.924.489 ribu	Railway Transport Support Revenue
Pendapatan non angkutan	Rp1.290.699.876 ribu	Non-Transport Revenue
Kontribusi pemerintah (PSO)	Rp871.585.481 ribu	Government Contribution (PSO)
Jumlah anggaran pendapatan	Rp11.888.084.892 ribu	Total Revenue Budget

- Posisi Keuangan (Konsolidasian)

Posisi keuangan per 31 Desember 2014 dianggarkan mencapai total asset, liabilitas dan ekuitas sebesar Rp22.061,63 miliar.

- Calculation of Comprehensive Income Statements (Consolidated)

Income attributable to owner of the parent entity for financial year 2014 is budgeted at Rp914.67 billion, with detailed revenue budget as follows:

- Financial Position (Consolidated)

Financial position at December 31, 2014 was budgeted to achieve total assets, liabilities and equity of Rp22,061.63 billion.

- d. Investasi  
Investasi yang dianggarkan pada tahun buku 2014 sebesar Rp6.480,83 miliar.
  - 2. Mengesahkan Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan BUMN dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan Tahun Buku 2014.
  - 3. Penandatanganan Kontrak Manajemen Direksi dan Dewan Komisaris dengan Pemegang Saham Tahun 2014 yang memuat *Key Performance Indicators* berbasis Kriteria Penilaian Kinerja Unggul.
  - 4. Menetapkan *Key Performance Indicators* Dewan Komisaris Tahun 2014.
  - 5. Persetujuan Pelaksanaan Penugasan Kewajiban Pelayanan Umum (*Public Service Obligation*) tahun 2014 dengan tetap memperhatikan ketentuan Pasal 66 Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 dan penjelasannya, disebutkan bahwa apabila penugasan tersebut menurut kajian secara financial tidak *feasible*, pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan perusahaan termasuk margin yang diharapkan.
  - d. Investments  
Budgeted investments in financial year 2014 amounted to Rp6,480.83 billion.
- 1. Ratification of Work Plan and Budget of SOE Partnership Program with Small Businesses and Community Development Program for Financial Year 2014;
  - 2. Signing of Management Contract of Board of Directors and Board of Commissioners with Shareholders for 2014 consisting of Key Performance Indicators with the basis of Superior Performance Assessment Criteria;
  - 3. Determining Key Performance Indicator for Board of Commissioners for 2014;
  - 4. Approval of Public Service Obligation Assignment Implementation 2014 with due regards to the provisions of Article 66 Law No. 19 of 2003 and the explanation, mentioning that if the assignment, according to a study, financially not feasible, the Government should provide compensation for all expenses incurred by the Company, including the expected margin.

## **II. RUPS Pengesahan Laporan Keuangan Tahun Buku 2013 Tanggal 8 April 2014**

RUPS dilaksanakan pada hari Selasa, 8 April 2014 bertempat di Ruang Rapat Lantai 7, Gedung Kementerian BUMN Jalan Medan Merdeka Selatan No. 13 Jakarta.

Agenda rapat adalah sebagai berikut:

1. Persetujuan dan Pengesahan Laporan Tahunan Perseroan Tahun 2013 termasuk di dalamnya Laporan Keuangan Perseroan dan Laporan Keuangan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Perseroan serta Laporan Tugas Pengawasan Dewan Komisaris yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2013;
2. Pemberian pelunasan dan pembesaran tanggung jawab (*acquit et decharge*) kepada Direksi dan Dewan Komisaris atas pengelolaan dan pengawasan kinerja perusahaan untuk tahun buku 2013;
3. Penetapan penggunaan Laba Bersih Tahun Buku 2013;
4. Penetapan *Tantiem* Tahun 2013, Gaji dan Honorarium serta Tunjangan lainnya untuk anggota Direksi dan Dewan Komisaris Tahun Buku 2014;

## **II. GMS Approval for Financial Statements in Financial Year 2013 on April 8, 2014**

GMS was held on Tuesday, April 8, 2014 in Meeting Room 7th Floor, Ministry of SOE Building Jalan Medan Merdeka Selatan No. 13 Jakarta.

The meeting agenda were as follows:

1. Approval and Ratification of the Company's Annual Report for 2013 including Financial Statements of the Company and Financial Statements of Partnership and Community Development Program of the Company as well as Supervisory Report of Board of Commissioners for the year ended on December 31, 2013;
2. Granting of *acquit et decharge* to Board of Directors and Board of Commissioners for the Company's management and supervision of corporate performance for the financial year 2013;
3. Determination of the use of Net Income for Financial Year 2013;
4. Determination of *Tantiem* in 2013, Salaries and Honorarium and other Allowances for members of Board of Directors and Board of Commissioners for Financial Year 2014;

5. Penunjukan Kantor Akuntan Publik untuk Melakukan Audit atas Laporan Keuangan Perseroan Tahun Buku 2014 dan Laporan Keuangan Pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Perseroan Tahun Buku 2014.

#### **Ringkasan Arah RUPS dan Tindak Lanjut**

Dalam melaksanakan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun 2014, Direksi dan Dewan Komisaris diminta memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Untuk memudahkan pengelolaan dan pengawasan RKAP dan RKA PKBL 2014 yang telah disahkan, maka RKAP Tahun 2014 agar dirinci dalam Rencana Kerja Operasional (RKO) bulanan.

Tindak Lanjut (masih dalam proses):

- 1) Telah dilakukan *breakdown* bulanan untuk masing-masing pemegang anggaran sesuai dengan RKAP 2014 yang telah disahkan.
- 2) Terdapat beberapa Revisi RKAP 2014 sehingga *breakdown* RKAP 2014 Revisi menunggu pengesahan RKAP 2014 Revisi dari Kementerian BUMN.
2. Anggaran pendapatan dijadikan target minimal yang harus dicapai dan anggaran biaya merupakan target maksimal yang terus diupayakan efisiensinya dengan memperhatikan prioritas serta kemampuan *cash flow* perusahaan.

Tindak Lanjut (masih dalam proses):

- 1) Pendapatan CA tahun 2013 berdasarkan G215 sebesar Rp387.296.292.900 dibandingkan dengan pendapatan tahun 2012 sebesar Rp270.096.975.635 meningkat Rp117.199.317.264 (143,39%) sehingga perolehan profit Perusahaan telah sejalan dengan kemampuan yang disyaratkan BUMN.
- 2) RKA Pendapatan tahun 2014 untuk Induk KAI (di luar anak perusahaan) adalah volume penumpang 70.010.866 pnp dan pendapatan Rp3.202.697.600.000.
- 3) Penerapan prinsip efisiensi telah diimbau kepada seluruh daerah yang tertuang pada keputusan Direksi tentang Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Daerah (RKAD) masing-masing daerah.
3. RKAP Tahun 2014 ini merupakan bagian dari Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) tahun 2014-2018 serta diturunkan sampai level bawah dan cabang-cabang atau unit usaha dan anak perusahaan.

5. Appointment of Public Accounting Firm to Perform Audit on Financial Statements of the Company for Financial Year 2014 and Financial Statements of Partnership and Community Development Program for Financial Year 2014.

#### **Summary of GMS Directions and Follow Up**

In implementing Corporate Work Plan and Budget (CBP) in 2014, Board of Directors and Board of Commissioners were required to consider the following matters:

1. To facilitate management and supervisory of RKAP and RKA PKBL in 2014 which had been ratified, RKAP for 2014 to be detailed in monthly Operational Work Plan (RKO).

Follow-Up (in progress):

- 1) Monthly breakdown was prepared for each budget owner in accordance with the ratified RKAP 2014.
- 2) There were several Revisions to RKAP 2014 so that Revised RKAP breakdown 2014 awaited ratification of Revised RKAP 2014 by Ministry of SOE.
2. Revenue budget was set as the minimum target which must be achieved and expenses budget was set as the maximum target which needs to be as efficient as possible by considering the Company's prioritization and cash flow.

Follow-Up (in progress):

- 1) CA revenue in 2013 based on G215 was Rp387,296,292,900 compared to revenue in 2012 which amounted to Rp270,096,975,635 increased by Rp117,199,317,264 (143.39%) so that the Company's earned profit was in line with SOE required capabilities.
- 2) RKA revenue in 2014 for Parent KAI (excluding subsidiaries) was passengers volume of 70,010,866 PNP and revenue of Rp3,202,697,600,000.
- 3) All regions were encouraged to implement as stipulated in decision of Board of Directors concerning Ratification of Local Work Plan and Budget (RKAD) of each region.
3. RKAP 2014 was part of Corporate Long Term Plan (RJPP) 2014-2018 and cascaded to lower levels and branches or business units and subsidiaries.

**Tindak Lanjut (masih dalam proses):**

Karena adanya perubahan signifikan pada RKAP 2014, dilakukan revisi yang saat ini sedang proses permohonan persetujuan revisi RKAP ke Kementerian BUMN.

4. Rencana penyerahan prasarana umum KA Bandara Soekarno-Hatta kepada pemerintah setelah jangka waktu konsesi 30 tahun berakhir serta penyerahan prasarana perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Selatan dan Sumatera Bagian Utara yang berlokasi di Araskabu-Bandar Udara Internasional Kualanamu kepada Pemerintah setelah seluruh pembangunan selesai dilakukan dengan kompensasi mendapatkan konsesi selama 30 tahun akan ditetapkan tersendiri sesuai ketentuan.

**Tindak Lanjut:**

**KA Bandara Soekarno-Hatta (selesai):**

Perjanjian masa konsesi 30 tahun dengan Direktorat Jendral Perkeretaapian Kementerian Perhubungan sudah ditandatangani pada tanggal 10 Juli 2014 (No. HK.222/VII/2/KA-2014).

**KA Bandara Kualanamu (proses):**

Belum ada perjanjian kerja sama yang mengatur masa konsesi dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Kementerian Perhubungan, akan diproses lebih lanjut.

**Investasi Sumatera Bagian Selatan (proses):**

- 1) Ijin pembangunan sudah dikeluarkan DJKA pada tanggal 27 September 2012 yang menetapkan bahwa prasarana yang telah selesai dibangun harus diserahkan kepada Pemerintah untuk dicatat sebagai Barang Milik Negara (belum diatur masa konsesi).
- 2) Saat ini masih proses penyelesaian pekerjaan fisik. Setelah selesai pekerjaan fisik akan diusulkan perjanjian masa konsesi.
5. Dalam rangka meningkatkan kinerja pendayagunaan aset, diminta kepada Direksi untuk melakukan program optimalisasi aset dan pemanfaatan atau penyelesaian aset yang tidak dimanfaatkan secara optimal dan menyelesaikan permasalahan-permasalahan hukum atas aset yang dikuasai, dikelola maupun dioperasikan.

**Follow-Up (in progress):**

Due to significant changes in RKAP 2014, revision was made which is currently under the process of approval application for RKAP revision to Ministry of SOE.

4. Handover plan of public infrastructure Soekarno-Hatta Airport Railway to the Government after 30-year concession period ends and handover of railway infrastructure in Southern and Northern Sumatera which is located in Araskabu-Kualanamu International Airport to the Government after the entire development is completed with compensation for 30-year concession will be determined separately according to the provisions.

**Follow-Up:**

**Soekarno-Hatta Airport Railway (completed):**

Concession agreement with 30-year period with Directorate General of Railways Ministry of Transportation was signed on July 10, 2014 (No. HK.222/VII/2/KA-2014).

**Kualanamu Airport Railway (in progress):**

There was no cooperation agreement that governs concession period with Directorate General of Railways (DJKA) Ministry of Transportation, will be processed further.

**Southern Sumatera Investment (process):**

- 1) Construction permit was issued by DJKA on September 27, 2012 which determines that completed infrastructure must be handed-over to the Government to be recorded as State Property (concession period not yet set).
- 2) Currently in completion process of physical work. Upon completion of physical work, concession agreement will be proposed.
5. In order to improve the performance of assets utilization, Board of Directors was requested to perform assets optimization program and utilization or settlement of assets which were not utilized optimally and settled legal issues on controlled, managed and operated assets.

Tindak Lanjut (selesai dan berlanjut):

- 1) Untuk penyelesaian aset bermasalah telah dilakukan upaya peningkatan pendayagunaan optimalisasi aset dengan dibuat *Block Existing* dan *Block Plant* yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing daerah.
  - 2) Untuk menyelesaikan permasalahan yang timbul telah diupayakan oleh EVP Hukum (EH) dan Direktorat Aset (D8).
  - 3) Telah dilakukan langkah-langkah optimalisasi aset stasiun dan ROW, serta telah dilakukan upaya pengamanan dan pengusahaan terhadap aset-aset yang ada.
6. Dalam pengadaan barang belanja modal, jasa, dan inventaris rutin hendaknya dilaksanakan berdasarkan skala prioritas dan kebutuhan yang benar-benar mendukung operasional perusahaan, mentaati prosedur dan peraturan, memperhatikan kewajaran harga, transparan dengan lebih mengutamakan penggunaan produk dalam negeri.

Tindak Lanjut (selesai):

Pada saat mengusulkan pengadaan harus dibuat justifikasi kebutuhan barang/jasa untuk memastikan barang tersebut betul-betul sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan Perusahaan (Lampiran III Surat Keputusan Direksi KAI No. Kep.U/PL.102/XI/101/KA-2012 Tanggal 27 November 2012).

Sesuai dengan Surat Keputusan Direksi KAI No. Kep.U/PL.102/XI/101/KA-2012 Tanggal 27 Nopember 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan KAI, secara prinsip pengadaan barang di lingkungan Perusahaan menganut prinsip-prinsip efektif, efisien, kompetitif, transparan, wajar dan akuntabel.

Perusahaan mendukung produksi dalam negeri sepanjang kualitas dan harga yang dapat dipertanggungjawabkan. Penerapan kebijakan pengadaan yang dilaksanakan selain Kantor Pusat (di Daop/Divisi Regional/Balai Yasa) adalah pengadaan dalam negeri dan pemberdayaan usaha kecil.

**Follow-Up (completed and in progress):**

- 1) For completion of troubled assets, efforts to increase optimization of assets utilization were conducted by preparing Block Existing and Block Plant which were tailored to the needs of each region.
  - 2) To resolve arising problems, attempts were done by Legal EVP (EH) and Assets Directorate (D8).
  - 3) Actions to optimize stations assets and ROW, efforts for security and utilization of the existing assets were done as well.
6. Routine procurement of capital expenditure, services, and inventories should be conducted based on priorities and needs which really support the Company's operations, compliance with procedures and regulations, consideration about price reasonableness, transparency by prioritizing the use of domestic products.

Follow-Up (completed):

At the time of proposing procurement, justification of the needs for goods/services must be made to ensure that the goods were required to support the Company's activities (Appendix III of Decision of Board of Directors of KAI No. Kep.U/PL.102/XI/101/KA-2012 dated November 27, 2012).

In accordance with Decision of Board of Directors of KAI No. Kep.U/PL.102/XI/101/KA-2012 dated November 27, 2012 concerning Guidelines for Procurement of Goods/Services in KAI, principally goods procurement in the Company adheres to the principles of effectivity, efficiency, competitiveness, transparency, fairness and accountability.

The Company supports domestic products as long as the quality and price can be accounted for. Procurement policy that was implemented other than in Head Office (in Daop/Regional Division/Balai Yasa) was domestic procurement and small business empowerment.

7. Apabila terdapat perubahan anggaran akibat perubahan kebijakan Pemerintah dengan nilai maksimum 10% dari total nilai Investasi termasuk perubahan item investasi sebagaimana terdapat dalam RKAP tahun 2014 yang telah disahkan, maka harus dimintakan persetujuan Dewan Komisaris terlebih dahulu.

**Tindak Lanjut (masih dalam proses):**

- 1) Surat Perubahan RKAP Tahun 2014 sudah diajukan ke Dewan Komisaris dengan Surat Direksi No. KU-401/V/12/KA-2014 tanggal 28 Mei 2014 perihal: revisi RKAP2014.
- 2) Perubahan RKAP Tahun 2014 telah dibahas pada rapat Dewan Komisaris tanggal 6 Mei 2014 disetujui oleh Dewan Komisaris termasuk perubahan item investasi sesuai dengan catatan dan rekomendasi Dewan Komisaris atas perubahan RKAP 2014 No. 09/CG/KOM/VI/2014 tertanggal 11 Juni 2014.

8. Direksi agar melakukan penataan terhadap anak-anak perusahaan baik melalui *downsizing* maupun *rightsizing* di mana masing-masing anak perusahaan harus meningkatkan nilai BUMN dan/ atau kegiatan bisnisnya.

**Tindak Lanjut (selesai dan berlanjut):**

Telah dilakukan perubahan struktur organisasi anak perusahaan yang bertujuan untuk efisiensi dan efektivitas usaha.

9. Direksi dengan pengawasan Dewan Komisaris segera melaksanakan *cascading* KPI korporat sampai dengan tingkat individu, mengacu pada Kontrak Manajemen antara Direksi dan Dewan Komisaris dengan Pemegang Saham sebagai dasar penilaian kinerja dan tingkat kesehatan tahun 2014.

**Tindak Lanjut (selesai):**

Telah dilakukan penilaian KPI Individu, yaitu:

- 1) Pelaksanaan/pembuatan KPI untuk pejabat setingkat Manajer sampai dengan EVP dengan cara mengisi KPI secara manual dengan diketahui oleh atasan kemudian di-entry ke e-office.
- 2) Pelaksanaan penilaian kompetensi untuk semua pekerja dari tingkat pelaksana sampai dengan EVP dengan sistem penilaian oleh 3 orang (atasan langsung dan dua rekan kerja) kemudian di-entry ke e-office.

7. If there is revised budget due to changes in Government policy with maximum value of 10% of the total investment value including changes in investment items, as stated in the ratified RKAP 2014, then prior approval of Board of Commissioners must be requested.

**Follow-Up (in progress):**

- 1) Letter of Revised RKAP 2014 was submitted to Board of Commissioners with Letter of Board of Directors No. KU-401/V/12/KA-2014 dated May 28, 2014, concerning: Revised RKAP2014.
- 2) Revised RKAP 2014 was discussed in Board of Commissioner meeting on May 6, 2014 approved by Board of Commissioners including changes in investment items according to notes and recommendation of Board of Commissioners on Revised RKAP 2014 No. 09/CG/KOM/VI/2014 dated June 11, 2014.
8. The Board of Directors was to arrange the subsidiaries with downsizing or rightsizing wherein each subsidiary should increase the value of SOE and/or business activities.

**Follow-Up (completed and in progress):**

Changes in organizational structure of subsidiaries were made for business efficiency and effectiveness.

9. Board of Directors with supervision of Board of Commissioners immediately cascaded corporate KPI to individual level, referring to Management Contract between Board of Directors and Board of Commissioners with Shareholders as a basis for assessment of performance and soundness level for 2014.

**Follow-Up (completed):**

Assessment of individual KPI, as follows:

- 1) KPI implementation/preparation for officials at manager up to EVP levels by filling the KPI manually acknowledged by their supervisors then inputted to e-office.
- 2) Competency assessment for all employees at executive up to EVP levels using assessment system by 3 people (direct supervisor and two co-workers) then inputted to e-office.

10. Direksi diminta untuk membuat MPTI (*Masterplan Teknologi Informasi*) selaras dengan RJPP (Rencana Jangka Panjang Perusahaan).

Tindak Lanjut (masih dalam proses):

- 1) Perusahaan sudah mengesahkan dokumen MPTI (*Masterplan Teknologi Informasi*) tahun 2011-2015 bulan Mei 2011.
- 2) *IT Master Plan* 2011-2015 Revisi 3 telah disahkan pada bulan Maret 2013.
- 3) Saat ini Perusahaan sedang melakukan persiapan penyusunan *IT Master Plan* 2014-2018 sesuai dengan RJPP terbaru dan Peraturan Menteri BUMN No. PER-02/MBU/2013 tanggal 18 Februari 2013 tentang Panduan Penyusunan Pengelolaan Teknologi Informasi BUMN.

11. Direksi diminta untuk menjalankan program BUMN Bersih.

Tindak Lanjut (selesai dan berlanjut):

- 1) Telah dilakukan pendaftaran BUMN Bersih dengan SK Direksi No. KEP.U/UM.511/X/52/KA-2013 tanggal 29 Oktober 2013.
- 2) Telah dibentuk fungsi ESQ dan GCG berdasarkan SK Direksi No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 tanggal 17 Desember 2013 tentang Pengalihan Unit Quality Assurance (OQ) dari Direktorat Operasi (D2/O) kepada EVP Corporate Secretary (ES) di lingkungan Kantor Pusat KAI.
- 3) Per 8 Oktober 2013 sebanyak 700 pekerja telah memasukkan LHKPN dari seharusnya 707 orang atau 99%.
- 4) Telah dilakukan penandatanganan pernyataan komitmen penerapan pengendalian gratifikasi antara KAI dengan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) di Bandung pada tanggal 19 Desember 2013.

12. Manajemen agar meningkatkan konsistensi dan kelengkapan pengisian portal-portal BUMN, yakni Portal *Financial information System*, Portal Aset, Portal SDM, dan Portal Publik.

Tindak Lanjut (masih dalam proses):

- 1) Portal Publik: sudah *update*, berita terakhir 6 Januari 2014. Untuk data Dewan Komisaris dan data Neraca Keuangan belum di-*update* oleh admin portal Publik.

10. Board of Directors was required to prepare MPTI (Information Technology Masterplan) aligned with RJPP (Corporate Long Term Plan).

Follow-Up (in progress):

- 1) The Company ratified MPTI (Master Plan for Information Technology) 2011-2015 document in May 2011.
- 2) IT Master Plan 2011-2015 Revision 3 was ratified in March 2013.
- 3) Currently the Company is preparing IT Master Plan 2014-2018 according to the latest RJPP and Regulation of Minister of SOE No. PER-02/MBU/2013 dated February 18, 2013 concerning Guidelines for Preparation of Information Technology Management in SOE.

11. Board of Directors was required to implement Clean SOE program.

Follow-Up (completed and in progress):

- 1) Clean SOE was registered with Decision of Board of Directors No. KEP.U/UM.511/X/5/KA-2013 dated October 29, 2013.
- 2) ESQ and GCG functions were established with Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 dated December 17, 2013 concerning Transfer of Quality Assurance Unit (OQ) from Operations Directorate (D2/O) to Corporate Secretary (ES) EVP in Head Office of KAI.
- 3) At October 8, 2013 700 employees submitted LHKPN out of 707 eligible employees or 99%.
- 4) Signing statement of commitment to implement gratuity control between KAI and Corruption Eradication Commission (KPK) in Bandung on December 19, 2013.

12. Management was to improve consistency and completeness of SOE portals, namely Financial Information System, Assets, HR, and Public Portals.

Follow-Up (in progress):

- 1) Public portal: already updated, latest news dated January 6, 2014. For data of Board of Commissioners and Balance Sheets were not yet updated by Public portal admin.

- 2) Portal SDM: sudah *update* untuk data Direksi dan Demografi sampai posisi tahun 2013. Catatan: Untuk data Profil Perusahaan belum terisi dan data Dewan Komisaris belum di-update oleh admin portal SDM.
- 3) Portal *Finance/FIS*: ada migrasi dari portal EIS ke FIS, format pengisian data sudah diserahkan ke admin FIS untuk selanjutnya dapat di-upload ke portal FIS.
- 4) Portal Aset: sudah *update*, terakhir input data 8 januari 2014.
- 5) Portal PKBL: Format baru pengisian data diportal PKBL sudah tersedia (diisi tahunan). Sudah dibuatkan milis untuk para admin portal BUMN (sesuai dengan SK No. KEP.U/OT.103/XI/9/KA-2011) guna mengingatkan konsistensi pengisian data sesuai dengan sifat pengisian.
  
- 13. Direksi diminta untuk memperhatikan saran dan pendapat Dewan Komisaris, sebagaimana yang telah disampaikan dalam suratnya dan Risalah Pembahasan RKAPKBL Tahun Buku 2014 No. RIS-61/D5.MBU/RKA/2013 tanggal 6 Desember 2013. Tanggapan Dewan Komisaris dan Risalah RKA PKBL tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Risalah RUPS ini.

Tindak Lanjut (masih dalam proses):  
Saran dan Pendapat Dewan Komisaris dalam Risalah dimaksud pada dasarnya berisi besaran dana untuk Program PKBL dan CSR, untuk itu selanjutnya sebaiknya dipantau ke Direktorat Keuangan, yang mengalokasikan dan menetapkan besaran anggaran.

- 14. Buku RKAP tahun 2014 yang disampaikan oleh Direksi kepada Pemegang Saham dengan memperhatikan pembahasan-pembahasan dalam RUPS merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Risalah RUPS.

Tindak Lanjut (selesai):  
Bersamaan dengan pelaksanaan RUPS Pengesahan RKAP tahun 2014, Buku RKAP tahun 2014 telah disampaikan oleh Direksi kepada Pemegang Saham dan telah dilakukan pembahasan terhadapnya sebagaimana tercantum dalam Risalah Rapat Pengesahan RKAP tahun 2014 tanggal 16 Desember 2013.

  - 2) HR Portal: already updated with data of Board of Directors and Demography up to 2013 position. Note: Company Profile was not yet filled and BOC data was not yet updated by HR portal admin.
  - 3) Finance/FIS portal: there was migration from EIS portal to FIS, format of data filling was submitted to FIS admin to be next uploaded to FIS portal.
  - 4) Assets portal: already updated, latest data input on January 8, 2014.
  - 5) PKBL portal: new format of data filling on PKBL portal is already available (filled annually). Mailing list for admins of SOE portal was already created (in accordance with Decision No. KEP.U/OT.103/XI/9/KA-2011) in order to remind consistency of data filling according to the nature of filling.

- 13. Board of Directors was required to consider advices and opinions of Board of Commissioners, as stated in the letter and Minutes of Discussion of RKA PKBL for Financial Year 2014 No. RIS-61/D5.MBU/RKA/2013 dated December 6, 2013. Responses of Board of Commissioners and Minutes of Discussion of RKA PKBL are integral parts of Minutes of this GMS.

Follow-Up (in progress):  
Advices and Opinions of Board of Commissioners in the respective Minutes basically show the amount of funds for PKBL and CSR Programs, to be next monitored to Finance Directorate, which allocates and sets budget amount.

- 14. RKAP Book 2014 submitted by Board of Directors to Shareholders by considering deliberations in GMS was inseparable part of Minutes of the GMS.

Follow-Up (completed):  
Concurrently with GMS 2014 for RKAP 2014 Ratification, RKAP Book 2014 was submitted by Board of Directors to Shareholders and it was discussed as mentioned in Minutes of Meeting for RKAP 2014 Ratification dated December 16, 2013.

## B. Uraian Dewan Komisaris

Dewan Komisaris KAI adalah organ Perseroan yang bertugas dan bertanggung jawab secara kolektif melakukan pengawasan dan penasihatannya kepada Direksi dalam pengurusan Perseroan serta memastikan Perseroan menerapkan prinsip-prinsip GCG secara efektif dan berkelanjutan. Kedudukan masing-masing anggota Dewan Komisaris adalah setara. Tugas Komisaris Utama adalah sebagai koordinator kegiatan Dewan Komisaris.

Dalam melaksanakan tugasnya, Dewan Komisaris bertanggung jawab kepada pemegang saham yang diwakili oleh RUPS. Untuk mendukung kelancaran tugasnya, Dewan Komisaris dibantu organ pendukung, meliputi Sekretaris Dewan Komisaris dan Komite-Komite.

### Pengangkatan dan Pemberhentian

Dewan Komisaris diangkat dan diberhentikan oleh pemegang saham melalui mekanisme Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Anggota Dewan Komisaris diangkat dari calon-calon yang diusulkan oleh para pemegang saham dan pencalonan tersebut mengikat bagi RUPS. Pengangkatan Dewan Komisaris dilakukan dengan mempertimbangkan integritas, dedikasi, kompetensi serta telah melalui tahap uji kelayakan dan kepatutan (*fit and proper test*).

Masa jabatan anggota Dewan Komisaris adalah 5 (lima) tahun dengan tidak mengurangi hak RUPS untuk memberhentikan anggota Dewan Komisaris sewaktu-waktu sebelum masa jabatannya berakhir. Pemberhentian anggota Dewan Komisaris dilakukan apabila secara nyata yang bersangkutan: (a) tidak dapat memenuhi kewajibannya yang telah disepakati dalam kontrak manajemen, (b) tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, (c) tidak melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan dan/atau ketentuan Anggaran Dasar, (d) terlibat dalam tindakan yang merugikan Perseroan dan/atau negara, (e) melakukan perbuatan yang melanggar etika dan/atau kepatutan yang seharusnya dihormati sebagai anggota Dewan Komisaris BUMN, (f) dinyatakan bersalah dengan putusan Pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, atau (g) mengundurkan diri.

## B. Description of Board of Commissioners

Board of Commissioners of KAI is the Company's organ which has collective roles and responsibilities on supervision and advisory to Board of Directors in the management of the Company and ensure that the Company applies GCG principles in an effective and sustainable manner. The position of each Board of Commissioners member is equal. President Commissioner is coordinator of Board of Commissioners activities.

In performing its roles, Board of Commissioners is responsible to shareholders who are represented by GMS. To support its roles, Board of Commissioners is assisted by supporting organs, including Secretary of Board of Commissioners and Committees.

### Appointment and Dismissal

Board of Commissioners is appointed and dismissed by shareholders through General Meeting of Shareholders (GMS) mechanism. Board of Commissioners members are appointed from candidates proposed by shareholders and the candidacy binding the GMS. Board of Commissioners members are appointed with due consideration to integrity, dedication, competence and have been through fit and proper test.

Office term of Board of Commissioners members is 5 (five) years with due regards to GMS right to dismiss Board of Commissioners members at any time before the office term ends. Board of Commissioners member is dismissed should he/she obviously: (a) is not able to meet his/her obligations as agreed in management contract, (b) is not able to perform his/her roles properly, (c) does not implement the laws and regulations and/or provisions of the Articles of Association, (d) engages in actions that harm the Company and/or the state, (e) violates ethics and/or decency that should be respected as Board of Commissioners member of SOE, (f) is found guilty by court with binding decision, or (e) resigns.

### Tugas dan Kewajiban

Dewan Komisaris bertugas melakukan pengawasan terhadap kebijakan Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan dan memberi nasihat kepada Direksi termasuk pelaksanaan Rencana Jangka Panjang (RJP), Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP), ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS serta Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

Kewajiban Dewan Komisaris diatur dalam Panduan Komisaris dan Direksi (*Board Manual*), sebagai berikut:

1. Memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan;
2. Meneliti dan menelaah serta menandatangani Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) dan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) yang disiapkan Direksi;
3. Memberikan pendapat dan saran kepada RUPS mengenai RJPP dan RKAP tentang alasan Dewan Komisaris menandatangani RJPP dan RKAP;
4. Mengikuti perkembangan kegiatan Perseroan, memberikan pendapat dan saran kepada RUPS setiap masalah yang dianggap penting bagi kepentingan perseroan;
5. Melaporkan dengan segera kepada RUPS bila terjadi gejala menurunnya kinerja perseroan;
6. Meneliti dan menelaah laporan berkala dan laporan tahunan yang ditetapkan Direksi serta menandatangani laporan tahunan;
7. Memberikan penjelasan, pendapat dan saran kepada RUPS mengenai laporan apabila diminta;
8. Membentuk Komite Audit;
9. Mengusulkan Akuntan Publik kepada RUPS;
10. Membuat risalah Rapat Dewan Komisaris dan menyimpan salinannya;
11. Melaporkan kepada perseroan mengenai kepemilikan sahamnya dan/atau keluarganya di Perseroan atau di perusahaan lain;
12. Memberikan laporan tentang tugas pengawasan yang telah dilakukan selama tahun buku yang baru lampau kepada RUPS.

### Komposisi Dewan Komisaris

Dewan Komisaris KAI berjumlah 7 (tujuh) orang terdiri dari 1 (satu) orang Komisaris Utama dan 6 (enam) orang Komisaris. Hingga 26 November 2014 komposisi Dewan Komisaris Perseroan adalah sebagai berikut:

### Roles and Obligations

Board of Commissioners role is to supervise Board of Directors policies in carrying out management of the Company and provide advice to Board of Directors, including implementation of Long Term Plan (RJP), Work Plan and Budget (RKAP), the provisions of the Articles of Association and GMS decisions as well as the applicable laws and regulations.

Obligations of Board of Commissioners as stipulated in Board Manual, are as follows:

1. Provide advice to Board of Directors in carrying out management of the Company;
2. Examine, review and sign Corporate Long Term Plan (RJPP) and Corporate Work Plan and Budget (RKAP) prepared by Board of Directors;
3. Provide opinion and recommendation to GMS pertaining to RJPP and RKAP concerning rationale of Board of Commissioners signing RJPP and RKAP;
4. Supervise the Company's activities, provide opinion and recommendation to GMS on each issue considered important to the Company's interests;
5. Immediately report to GMS in case of indication of the Company's declining performance;
6. Examine and review periodic reports and annual report prepared by Board of Directors and sign annual report;
7. Provide explanation, opinion and recommendation to GMS concerning the reports if required;
8. Establish Audit Committee;
9. Propose Public Accountant to GMS;
10. Prepare minutes of Board of Commissioners meetings and keep a copy;
11. Report to the Company pertaining to shares ownership of Board of Commissioners members and/or their families in the Company or in other companies;
12. Provide report on supervisory role performed for the previous financial year to GMS.

### Composition of Board of Commissioners

Board of Commissioners of KAI has 7 (seven) members consisting of 1 (one) President Commissioner and 6 (six) Commissioners. At November 26, 2014 the composition of Board of Commissioners is as follows:

Dewan Komisaris	Nama Name	Board of Commissioners
Komisaris Utama	<b>Iman Haryatna</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Abi Kusno</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Ashwin Sasongko</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Umiyatun Hayati Triastuti</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Muchtar Arifin</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Leon Muhamad</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Hambra</b>	Commissioner

Selanjutnya, berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN selaku RUPS No. SK-262/MBU/11/2014 tanggal 26 November 2014 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia, maka komposisi Dewan Perseroan mengalami perubahan menjadi sebagai berikut:

Subsequently, based on Decision of Minister of SOE as GMS No. SK-262/MBU/11/2014 dated November 26, 2014 concerning Dismissal and Appointment of Board of Commissioners Members of KAI, the composition of the Company's Board of Commissioners was changed into as follows:

Dewan Komisaris	Nama Name	Board of Commissioners
Komisaris Utama	<b>Djoko Sarwoko</b>	President Commissioner
Komisaris	<b>Ashwin Sasongko</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Umiyatun Hayati Triastuti</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Muchtar Arifin</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Leon Muhamad</b>	Commissioner
Komisaris	<b>Hambra</b>	Commissioner
Komisaris Independen	<b>Danang Parikesit</b>	Independent Commissioner

Riwayat singkat dari masing-masing anggota Dewan Komisaris dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan di Laporan Tahunan ini.

A brief narration of each Board of Commissioners member can be found on Corporate Data section in this Annual Report.

### Pembagian Tugas

Pembagian kerja diantara para anggota Dewan Komisaris pada prinsipnya diatur oleh mereka sendiri dan untuk kelancaran tugasnya Dewan Komisaris dibantu oleh Sekretaris Dewan Komisaris yang diangkat dan diberhentikan oleh Dewan Komisaris atas beban perusahaan.

### Roles Allocation

Roles allocation among Board of Commissioners members is principally governed by themselves and to smooth their roles Board of Commissioners is assisted by Secretary of Board of Commissioners who is appointed and dismissed by Board of Commissioners at the Company's expense.

Untuk meningkatkan efektivitas penyelenggaraan tugas Dewan Komisaris, Dewan Komisaris dan Direksi telah menyepakati pembidangan tugas Dewan Komisaris untuk melaksanakan tugas-tugas yang bersifat khusus sebagaimana dijabarkan dalam Board Manual edisi Februari 2013 yang kemudian ditegaskan kembali dalam Surat Dewan Komisaris KAI No. 1.9/P/DEKOM/XII/2014 tentang Penyempurnaan dan Penyesuaian Penyelenggaraan Tugas Dewan Komisaris KAI.

To improve effectiveness of Board of Commissioners roles, Board of Commissioners and Board of Directors have agreed allocation of Board of Commissioners roles to perform specific tasks as described in Board Manual in February 2013 edition which was then reaffirmed in Letter of Board of Commissioners of KAI No. 1.9/P/DEKOM/XII/2014 concerning Improvement and Alignment of Roles Performance of Board of Commissioners of KAI.

### Rapat Dewan Komisaris

Rapat Dewan Komisaris diadakan sekurang-kurangnya satu kali dalam sebulan dan dapat diadakan setiap waktu jika dianggap perlu atas permintaan seorang atau lebih anggota Dewan Komisaris. Rapat diselenggarakan untuk melakukan konsolidasi internal terutama berkaitan dengan pembahasan laporan yang disampaikan oleh Direksi. Setiap Rapat Dewan Komisaris dibuatkan risalah rapat yang menggambarkan jalannya rapat. Dalam risalah rapat tersebut dicantumkan juga bila ada pendapat yang berbeda (*dissenting opinion*) dengan apa yang diputuskan dalam Rapat Dewan Komisaris. Risalah rapat Dewan Komisaris disampaikan kepada Direksi untuk disimpan dan dipelihara, sedangkan Dewan Komisaris menyimpan salinannya.

Sepanjang tahun 2014, Dewan Komisaris menyelenggarakan 38 kali rapat termasuk 19 kali rapat gabungan dengan Direksi. Rapat gabungan (koordinasi Dewan Komisaris-Direksi) dimaksudkan untuk mendapat keterangan dan penjelasan langsung mengenai hal-hal yang perlu dilakukan pendalaman lebih lanjut. Dalam rapat gabungan tersebut Dewan Komisaris dapat memberikan arahan dan masukan kepada Direksi sebagai pelaksanaan fungsi pengawasan dan penasihatannya.

Tingkat kehadiran Dewan Komisaris dalam rapat internal dan Direksi dalam rapat gabungan sepanjang tahun 2014 adalah sebagai berikut:

### Board of Commissioners Meeting

Board of Commissioners meeting is held at least once a month and may be held at any time if deemed necessary at the request of one or more Board of Commissioners members. Meetings are held for internal consolidation primarily to discuss reports submitted by Board of Directors. For each Board of Commissioners meeting, minutes of meeting is prepared to describe the proceedings. Minutes of the meeting also include dissenting opinion with what was decided in the Board of Commissioners meeting. Minutes of Board of Commissioners meetings are submitted to Board of Directors to be saved and maintained, while the Board of Commissioners keeps a copy.

Throughout 2014, the Board of Commissioners held 38 meetings, including 19 joint meetings with Board of Directors. Joint meeting (coordination between Board of Commissioners-Board of Directors) is intended to obtain direct information and explanations pertaining matters that need to be further explored. In the joint meeting, the Board of Commissioners may provide direction and input to the Board of Directors to perform their supervisory and advisory functions.

Attendance rate of the Board of Commissioners in internal meetings and the Board of Directors in joint meetings during 2014 are as follows:

Peserta Rapat Participant	Jabatan Position	Kehadiran Attendance
<b>Dewan Komisaris Board of Commissioners</b>		
Iman Haryatna 1)	Komisaris Utama   President Commissioner	31 (82%)
Djoko Sarwoko 2)	Komisaris Utama   President Commissioner	5 (13%)
Abi Kusno 3)	Komisaris   Commissioner	34 (89%)
Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris   Commissioner	36 (95%)
Ashwin Sasongko	Komisaris   Commissioner	33 (87%)
Muchtar Arifin	Komisaris   Commissioner	37 (97%)
Leon Muhamad	Komisaris   Commissioner	30 (79%)
Hambra	Komisaris   Commissioner	25 (66%)
Danang Parikesit 4)	Komisaris Independen   Independent Commissioner	5 (13%)

Peserta Rapat Participant	Jabatan Position	Kehadiran Attendance
<b>Direksi Board of Directors</b>		
Ignasius Jonan 5)	Direktur Utama   President Director	13 (68%)
Edi Sukmoro 6)	Direktur Utama   President Director	13 (68%)
Sulistyo Wimbo Hardjito 7)	Direktur   Director	3 (16%)
A. Herlianto	Direktur   Director	14 (74%)
Candra Purnama	Direktur   Director	15 (79%)
Bambang Eko Martono	Direktur   Director	15 (79%)
Rono Pradipto	Direktur   Director	15 (79%)
M. Kuncoro Wibowo	Direktur   Director	15 (79%)
Joko Margono 8)	Direktur   Director	13 (68%)
Kurniadi Atmosasmito	Direktur   Director	15 (79%)
Slamet Suseno Priyanto 9)	Direktur   Director	4 (21%)
Eddi Hariyadhi 10)	Direktur   Director	3 (16%)

1) Berakhir masa jabatan per 26 November 2014 Term of Office ended per November 26, 2014

2) Mulai menjabat pada 26 November 2014 Term of Office started on November 26, 2014

3) Berakhir masa jabatan per 26 November 2014 Term of Office ended per November 26, 2014

4) Mulai menjabat pada 26 November 2014 Term of Office started per November 26, 2014

5) Berakhir masa jabatan per 28 Oktober 2014 Term of Office ended per October 28, 2014

6) Mulai menjabat sebagai Direktur Utama pada 28 Oktober 2014, sebelumnya adalah Direktur Aset Tanah dan Bangunan

Term of Office served as President Director started October 28, 2014, Previously Managing Director Land and Building Assets

7) Berakhir masa jabatan per 21 Februari 2014 Term of Office ended per February 21, 2014

8) Mulai menjabat pada 29 April 2014 Term of Office started on April 29, 2014

9) Mulai menjabat pada 21 Februari 2014 Term of Office started per February 21, 2014

10) Mulai menjabat pada 17 Oktober 2014 Term of Office started per February 21, 2014

## Agenda Rapat

Agenda rapat internal Dewan Komisaris maupun rapat gabungan dengan Direksi adalah sebagai berikut:

## Meeting Agenda

The agenda of internal meetings of the Board of Commissioners and joint meetings with the Board of Directors are as follows:

No	Tanggal Date	Agenda Agenda	Keterangan Note
1	7 Januari January 7	Evaluasi kinerja Dewan Komisaris Bulan Desember 2013, lain-lain Board of Commissioners performance evaluation for December 2013, Others	Rapat internal Internal meeting
2	15 Januari January 15	Pembahasan calon Direksi KAI, lain-lain Discussion on Directors candidates of KAI, Others	
3	21 Januari January 21	Laporan penyelenggaraan angkutan Natal 2013 dan Tahun Baru 2014, Laporan kinerja keuangan tahun 2013 (Unaudited), Perkenalan dengan anggota Dewan Komisaris baru. Report on rail transportation in Christmas 2013 and New Year 2014 season, Financial performance report fiscal 2013 (Unaudited), Introduction for new Commissioners.	Dewan Komisaris- Direksi Board of Commissioners- Directors
4	27 Januari January 27	Pembahasan RJPP 2014-2018, lain-lain Discussion on RJPP 2014-2018, Others	
5	27 Januari January 27	Pembahasan tindak lanjut temuan LHP-BPK RI, lain-lain. Discussion on follow-up to LHP-BPK RI audit findings, Others.	Dewan Komisaris- Direktur Keuangan Board of Commissioners- Finance Director

No	Tanggal Date	Agenda Agenda	Keterangan Note
6	18 Februari February 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Evaluasi kinerja Dekom Bulan Januari 2014.</li> <li>b. Persiapan rapat Dewan Komisaris-Direksi bulan Februari 2014.           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluasi kinerja keuangan dan kinerja operasi bulan Januari 2014.</li> <li>- Peluncuran KA baru.</li> <li>- Tindak lanjut temuan LHP- BPK RI.</li> </ul> </li> <li>c. Lain-lain.           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluasi Komite Pemantau Manajemen Risiko (KPMR).</li> <li>- Peran Dewan Komisaris dalam pengadaan barang dan jasa.</li> <li>- Evaluasi kinerja keselamatan lintas pelayanan Bogor-Sukabumi-Cianjur-Padalarang-Bandung.</li> <li>- IMO dan TAC.</li> <li>- UU No. 23 tahun 2007.</li> <li>- Kasus persewaan ruko di bawah jalan layang lintas Manggabes-Manggabes-Sawahbesar.</li> </ul> </li> </ul> <p>a. Board of Commissioners performance evaluation for January 2014.  b. Preparations for Board of Commissioners-Directors meeting in February 2014.  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluation of financial and operational performance in January 2014.</li> <li>- Launch of new Train.</li> <li>- Follow-up to LHP- BPK RI findings.</li> </ul> c. Others.  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluation from Risk Management Monitoring Committee (KPMR).</li> <li>- Role of Commissioners in procurement of goods and services.</li> <li>- Evaluation of safety performance at Bogor-Sukabumi-Cianjur-Padalarang-Bandung service route.</li> <li>- IMO and TAC.</li> <li>- Law No. 23 Year 2007.</li> <li>- Rental of shophouses located under the Manggabes-Manggabes flyover.</li> </ul> </p>	Rapat internal Internal meeting
7	20 Februari February 20	Laporan kinerja keuangan & operasi bulan Januari 2014, Laporan peluncuran KA baru, Laporan tindak lanjut temuan LHP-BPK RI, lain-lain  Report of financial and operational performance in January 2014, Report on launch of new Train, Report on follow-up to LHP-BPK RI findings, Others	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
8	11 Maret March 11	Laporan kinerja keuangan dan operasi bulan Februari 2014, Persiapan RUPS-Laporan Manajemen, lain-lain.  Report of financial and operational performance in February 2014, Preparations for GMS-Management Report, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
9	17 Maret March 17	Tanggapan Dewan Komisaris atas laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun buku yang berakhir pada 31 Desember 2013, lain-lain.  Opinion of the Board of Commissioners on the Company's consolidated financial statements for fiscal year ending 31 December 2013, Others.	
10	20 Maret March 20	Pembahasan KPI Direksi, Persiapan RUPS-laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2013, lain-lain  Discussion on KPI for Board of Directors, Preparations for GMS-consolidated financial statements for fiscal year ending 31 December 2013, Others	Dewan Komisaris-Direktur Keuangan Board of Commissioners-Finance Director
11	3 April April 3	Pengenalan tugas Anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko, lain-lain.  Job orientation for members of Risk Management Monitoring Committee, Others.	Rapat internal Internal meeting
12	23 April April 23	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan Maret dan Triwulan I 2014.</li> <li>b. Laporan kajian KPMR dan Komite Audit terkait dengan Surat Direksi tentang:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permohonan ijin penyehatan kereta Eks Argo Bromo Anggrek dari pergeseran dana investasi tahun 2014.</li> <li>- Perpanjangan dan suplesi fasilitas cash loan dan non-cash loan.</li> <li>- Persetujuan Dewan Komisaris atas pengadaan barang dan jasa terkait dengan Keputusan Direksi No. KEP.U/PL.102/XI/45/KA-2010 tanggal 16 November 2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang dan/atau Jasa.</li> </ul> </li> <li>c. Lain-lain.           <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Board of Commissioners performance evaluation for March and Quarter I 2014.</li> <li>b. Report on reviews of KPMR and Audit Committee concerning Letter from the Directors on:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Request for approval to use 2014 investment funds for revitalization of ex Argo Bromo Anggrek Train.</li> <li>- Extension and addition to cash loan and non-cash loan facilities.</li> <li>- Commissioners approval on procurement of goods and services related to Decision of the Directors No. KEP.U/PL.102/XI/45/KA-2010 dated 16 November 2010 on Guidelines for Procurement of Goods and Services.</li> </ul> </li> <li>c. Others.</li> </ul> </li> </ul>	Rapat internal Internal meeting

No	Tanggal Date	Agenda Agenda	Keterangan Note
13	28 April April 28	<p>Pendalaman atas Surat Direktur Utama:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. No. TM.008/III/3/KA-2014 tanggal 28 Maret 2014 perihal permohonan izin penyehatan Kereta Argo Anggerek.</li> <li>b. No. KA.503/III/42/KA-2014 tanggal 28 Maret 2014 perihal permohonan persetujuan perpanjangan dan suplesi fasilitas <i>cash loan</i> dan <i>non-cash loan</i> kepada lembaga perbankan tahun 2014.</li> <li>c. No. HK.213/III/43/KA-2014 28 Maret 2014 perihal persetujuan Dewan Komisaris.</li> </ul> <p>Discussion on Letters from the President Director:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. No. TM.008/III/3/KA-2014 dated 28 March 2014 on request for approval for revitalization of Argo Anggerek Train.</li> <li>b. No. KA.503/III/42/KA-2014 dated 28 March 2014 on request for approval for extension and addition to cash loan and non-cash loan facilities from banks in 2014.</li> <li>c. No. HK.213/III/43/KA-2014 dated 28 March 2014 on approval of the Board of Commissioners.</li> </ul>	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
14	29 April April 29	Laporan kinerja keuangan dan operasi bulan Maret 2014, Laporan progress Perpres 83/2011, lain-lain. Report of financial and operational performance in March 2014, Progress report on Perpres 83/2011, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
15	13 Mei May 13	Laporan kinerja keuangan dan operasi sampai dengan bulan April 2014, Persiapan angkutan Lebaran 2014 (1435 H), lain-lain. Report of financial and operational performance up until April 2014, Preparation for Lebaran 2014 (1435 H) transportation, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
16	28 Mei May 28	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan April 2014.</li> <li>b. Laporan kemajuan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permohonan Direksi terkait penyehatan 22 car sets Kereta Eks Argo Anggerek.</li> <li>- Permohonan perpanjangan dan suplesi fasilitas <i>cash loan</i> dan <i>non-cash loan</i>.</li> </ul> </li> <li>c. Lain-lain: Permohonan penghapusbukuan 4 unit rumah dinas di Jl. Industri Bandung.</li> </ul> <p>a. Board of Commissioners performance evaluation for April 2014.</p> <p>b. Progress report:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directors request concerning revitalization of 22 car sets ex Argo Anggerek Train.</li> <li>- Request for extension and addition to cash loan and non-cash loan facilities.</li> </ul> <p>c. Others: Request for write-off of 4 units of Company house at Jl. Industri Bandung.</p>	Rapat internal Internal meeting
17	4 Juni June 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Permohonan perpanjangan dan suplesi fasilitas <i>cash loan</i> dan <i>non-cash loan</i> KMK 2014.</li> <li>b. Permohonan penghapusbukuan aset aktiva tetap rumah dinas No. 1,2,3 dan 4 di Jl. Industri-Bandung yang dipergunakan untuk taman dan fasilitas umum terkait dengan persewaan lahan antara Perseroan dengan PT CBJ</li> <li>c. Revisi RKAP 2014.</li> </ul> <p>a. Request for extension and addition to cash loan and non-cash loan facilities KMK 2014.</p> <p>b. Request for write-off of 4 units of Company house at Jl. Industri Bandung currently used for public park and facility through land rent agreement between the Company and PT CBJ</p> <p>c. Revision to RKAP 2014.</p>	Rapat Komisaris-KA-KPMR-Direksi Meeting of Commissioners-KA-KPMR-Directors
18	6 Juni June 6	Usulan revisi RKAP 2014, lain-lain Proposal for revision to RKAP 2014, Others	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
19	20 Juni June 20	Laporan kinerja keuangan dan operasi sampai dengan bulan Mei 2014, Laporan kemajuan Perpres 83/2011 dan Sumbagsel, Anak perusahaan, lain-lain. Report of financial and operational performance up to May 2014, Progress report on Perpres 83/2011 and Sumbagsel, Subsidiaries, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
20	26 Juni June 26	Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan Mei 2014, lain-lain. Board of Commissioners performance evaluation for May 2014, Others.	Rapat internal Internal meeting
21	7 Juli July 7	Pembahasan masalah pinjaman jangka menengah/panjang terhadap Export Import Bank of United States untuk pengadaan 50 lok CC 206 Discussion on medium/long-term loan facility from Export Import Bank of United States for procurement of 50 units locomotives CC 206	Rapat KPMR dan Komite Audit. Meeting of KPMR and Audit Committee
22	10 Juli July 10	Laporan kinerja keuangan dan operasi s.d bulan Juni 2014, Laporan kemajuan Perpres 83/2011, lain-lain. Report of financial and operational performance up to June 2014, Progress report on Perpres 83/2011, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors

No	Tanggal Date	Agenda Agenda	Keterangan Note
23	15 Juli July 15	Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan Juni 2014, lain-lain. Board of Commissioners performance evaluation for June 2014, Others.	Rapat internal Internal meeting
24	12 Agustus August 12	Rapat Komite Committee meeting	Rapat internal Internal meeting
25	20 Agustus August 20	Laporan kinerja keuangan dan operasi sampai dengan bulan Juli 2014, Evaluasi angkutan Lebaran 1435 H/2014 M, lain-lain. Report of financial and operational performance up to July 2014, Evaluation of Lebaran 1435 H/2014 M transportation, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
26	9 September September 9	a. Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan Agustus 2014. b. Laporan hasil kajian Komite terhadap rencana persewaan aset aktiva tetap tanah di Jl. Kartini dan Jl. Pancuran-Cirebon. c. Laporan kunjungan kerja ke Divre III Sumsel terkait dengan evaluasi angkutan Batu Bara PTBA dan non PTBA. d. Lain-lain. a. Board of Commissioners performance evaluation for August 2014. b. Report of review by Committee on plans for land rental of assets at Jl. Kartini and Jl. Pancuran-Cirebon. c. Report on visit to Divre III Sumsel related to evaluation of PT BA and non-PT BA coal transportation. d. Others.	Rapat internal Internal meeting
27	19 September September 19	Penyamaan persepsi dalam menerapkan berbagai regulasi tentang pendayagunaan asset aktiva tetap tanah & bangunan, lain-lain. Common perception in the implementation of regulations on land and building assets utilization, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
28	23 September September 23	Laporan kinerja keuangan dan operasi s.d bulan Agustus 2014, lain-lain. Report of financial and operational performance up to August 2014, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
29	30 September September 30	Pembahasan RKAP 2015, Lain-lain: Pembahasan tindak lanjut temuan LHP-BPK RI tahun 2013. Discussion on RKAP 2015, Others: Discussion on follow-up to LHP-BPK RI findings in 2013.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
30	21 Oktober October 21	Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan September 2014, Pembahasan draf surat tanggapan Dewan Komisaris atas RKAP 2015, lain-lain. Board of Commissioners performance evaluation for September 2014, Discussion on the draft of Board of Commissioners opinion on RKAP 2015, Others.	Rapat internal Internal meeting
31	5 November November 5	Laporan kinerja keuangan dan operasi sampai dengan bulan Oktober 2014, lain-lain. Report of financial and operational performance up to October 2014, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
32	13 November November 13	a. Evaluasi kinerja Dewan Komisaris bulan Oktober 2014. b. Usulan calon Direktur Utama Perseroan dari internal perusahaan, sehubungan dengan pengangkatan Direktur Utama sebagai Menteri Perhubungan. c. Rencana rapat Dewan Komisaris dengan Direksi anak perusahaan untuk membahas kinerja tahun 2014 termasuk kemajuan investasi dari dana pinjaman, RKAP 2015 termasuk rencana investasinya, lain-lain. a. Board of Commissioners performance evaluation for October 2014. b. Proposed internal candidates for the position of President Director, due to the appointment of the President Director as Minister of Transportation. c. Meeting plans of the Board of Commissioners with Directors of Subsidiaries to discuss the performance in 2014, including progress of investments funded by loans, RKAP 2015 and investment plans, Others.	Rapat internal Internal meeting
33	19 November November 19	Penjelasan kinerja anak perusahaan termasuk investasi tahun 2014, RKAP anak perusahaan tahun 2015, lain-lain. Discussion on performance of subsidiaries including investments in 2014, RKAP 2015 of subsidiaries, Others.	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors

No	Tanggal Date	Agenda Agenda	Keterangan Note
34	1 Desember December 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Persiapan RUPS RKAP 2015: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tanggapan Dewan Komisaris atas RKAP tahun 2015.</li> <li>- Pembahasan KPI Dewan Komisaris tahun 2015.</li> <li>- Pembahasan RKA Dewan Komisaris tahun 2015.</li> <li>- Penyempurnaan penetapan tugas Dewan Komisaris.</li> </ul> </li> <li>b. Lain-lain. <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Preparations for RKAP 2015 GMS: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opinion of the Board of Commissioners on RKAP 2015.</li> <li>- Discussion on Board of Commissioners KPI for 2015.</li> <li>- Discussion on Board of Commissioners RKA for 2015.</li> <li>- Improvement in duties of the Board of Commissioners.</li> </ul> </li> <li>b. Others.</li> </ul> </li> </ul>	Rapat internal Internal meeting
35	10 Desember December 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Perkenalan Komisaris baru.</li> <li>b. Pengenalan lingkup usaha Perseroan dan anak perusahaan serta kebijakan pengembangannya.</li> <li>c. Laporan kinerja keuangan &amp; operasi sampai dengan bulan November 2014.</li> <li>d. Lain-lain <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Introduction to new Commissioners.</li> <li>b. Introduction to the scope of business of the Company and subsidiaries and business development policies.</li> <li>c. Report of financial and operational performance up to November 2014.</li> <li>d. Others</li> </ul> </li> </ul>	Dewan Komisaris-Direksi Board of Commissioners-Directors
36	17 Desember December 17	Pembahasan tanggapan Dewan Komisaris atas RJPP tahun 2014-2018, Pembahasan pengaduan penyerobotan tanah negara di Medan, lain-lain. Discussion on opinion of the Board of Commissioners on RJPP 2014-2018, Discussion on lawsuit on occupancy of state land in Medan, Others.	Rapat Komite Pemantau Manajemen Risiko Meeting of Risk Management Monitoring Committee
37	19 Desember December 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tanggapan Dewan Komisaris atas RJPP tahun 2014-2018.</li> <li>b. Pengaduan penyerobotan tanah negara di Medan.</li> <li>c. Pemantauan tindak lanjut surat BPK-RI No. 411/S/XX/10/2014 tanggal 24 Oktober 2014.</li> <li>d. Lain-lain. <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Opinion of the Board of Commissioners on RJPP 2014-2018.</li> <li>b. Lawsuit for occupancy of state land in Medan.</li> <li>c. Monitoring of follow-up to Letter of BPK-RI No. 411/S/XX/10/2014 dated 24 October 2014.</li> <li>d. Others.</li> </ul> </li> </ul>	Rapat internal Internal meeting
38	31 Desember December 31	Pembahasan jawaban surat Dewan Komisaris atas surat Direksi No. PR.002/XII/3/KA-2014 tanggal 29 Desember 2014 tentang permohonan persetujuan rencana pendirian anak perusahaan patungan KAI dengan China Sonangol International Ltd. & China Railway Group (Konsorsium China), lain-lain. Discussion on response to Board of Commissioners letter in response to Board of Directors letter No. PR.002/XII/3/KA-2014 dated 29 December 2014 regarding request for approval on plans to establish a joint venture subsidiary between KAI with China Sonangol International Ltd. & China Railway Group (Consortium China), Others.	Rapat internal Internal meeting

### Pelaksanaan Tugas Dewan Komisaris

Kinerja Dewan Komisaris baik dalam melaksanakan fungsi pengawasan maupun fungsi penasihat, termasuk berbagai kegiatan yang meliputi surat menyurat, rapat koordinasi maupun kunjungan ke obyek pengawasan, dilaporkan setiap bulan, triwulan dan tahunan kepada Menteri BUMN selaku Pemegang Saham KAI. Laporan Kinerja Dewan Komisaris bulanan, triwulan dan tahunan merupakan bentuk pertanggungjawaban Dewan Komisaris dalam melaksanakan tugas pengawasan dan penasihat kepada manajemen KAI.

### Roles Performance of Board of Commissioners

The Board of Commissioners performance in carrying out its supervision and advisory functions, covering various activities that include correspondences, coordination meetings and visits to supervisory objects, is reported monthly, quarterly and annually to Minister of SOE as Shareholders of KAI. Monthly, quarterly and annual Performance Reports of the Board of Commissioners represent accountability of the Board of Commissioners in carrying out its supervision and advisory functions for management of KAI.

Laporan kinerja bulanan mencakup:

1. Ringkasan eksekutif Laporan Dewan Komisaris Bulanan.
2. Daftar kehadiran Dewan Komisaris.
3. Surat menyurat.
4. Kegiatan Dewan Komisaris di luar kegiatan rutin.
5. Lampiran-lampiran: risalah rapat, surat keluar Dewan Komisaris, surat keluar Komite Audit dan Komite Pemantau Manajemen Risiko.

Monthly performance reports include:

1. Executive Summary of Board of Commissioners Monthly Report.
2. Board of Commissioners Attendance List.
3. Correspondences.
4. Non-routine Board of Commissioners activities.
5. Appendices: minutes of meetings, outgoing Board of Commissioners letters, outgoing Letter of Audit Committee and Risk Management Monitoring Committee.

#### **Program Peningkatan Kapabilitas**

Pada tahun 2014 tidak ada program peningkatan kapabilitas bagi anggota Dewan Komisaris.

#### **Kebijakan Keberagaman Komposisi Dewan Komisaris**

Perseroan tidak memiliki kebijakan terkait keberagaman komposisi Dewan Komisaris. Pemilihan calon anggota Dewan Komisaris merupakan kewenangan pemegang saham dalam hal ini Menteri BUMN.

#### **Informasi Mengenai Komisaris Independen dan Independensinya**

Penjelasan mengenai Komisaris Independen di Badan Usaha Milik Negara (BUMN) disebutkan dalam Peraturan Menteri Negara BUMN No. Per-01/MBU/2011 Pasal 13 ayat (3): Yang dimaksud dengan anggota Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Independen adalah anggota Dewan Komisaris/Dewan Pengawas yang tidak memiliki hubungan keuangan, kepengurusan, kepemilikan saham dan/ atau hubungan keluarga dengan anggota Dewan Komisaris/Dewan Pengawas lainnya, anggota Direksi dan/atau pemegang saham pengendali atau hubungan dengan BUMN yang bersangkutan, yang dapat mempengaruhi kemampuannya untuk bertindak independen.

Pada ayat (1) disebutkan: Dalam komposisi Dewan Komisaris/Dewan Pengawas, paling sedikit 20% merupakan anggota Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Independen yang ditetapkan dalam keputusan pengangkatannya.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN selaku RUPS No. SK-262/MBU/11/2014 tanggal 26 November 2014 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia, telah diangkat Danang Parikesit sebagai Komisaris Independen Perseroan.

#### **Capability Enhancement Program**

In 2014 there was no capability enhancement program for members of the Board of Commissioners.

#### **Diversity Policy of Board of Commissioners Composition**

The Company does not have a policy related to diversity composition of the Board of Commissioners. Nomination of the Board of Commissioners' candidates is shareholders authority, in this case Minister of State-Owned Enterprises.

#### **Information on Independent Commissioner and the Independence**

Explanation of Independent Commissioner of State-Owned Enterprises (SOE) is mentioned in Regulation of Minister of SOE No. Per-01/MBU/2011, Article 13 paragraph (3): What is defined as Independent members of Board of Commissioners/Supervisory Board are Board of Commissioners/Supervisory Board members who do not have financial, managerial, shares ownership and/or family relationships with other Board of Commissioners/Supervisory Board members, Board of Directors members and/or controlling shareholders or relationship with the respective SOE, which could affect his/her ability to act independently.

Paragraph (1) states: In composition of Board of Commissioners/Supervisory Board, at least 20% are Independent members of Board of Commissioners/ Supervisory Board that are determined based on the appointment decision.

Based on the Decision of Minister of SOE as GMS No. SK-262/MBU/11/2014 dated November 26, 2014 concerning Dismissal and Appointment of Board of Commissioners Members of KAI, Danang Parikesit was appointed as the Company's Independent Commissioner.

Untuk memastikan independensinya, yang bersangkutan telah menandatangi Pakta Integritas No. 14/CG/KOM/XI/2014 tanggal 26 November 2014 yang pada intinya menyatakan tiga hal, yaitu:

1. Akan mematuhi Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan, serta kewajiban melaksanakan prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas pertanggungjawaban serta kewajaran;
2. Setiap pengambilan keputusan akan dilakukan dengan penuh kehati-hatian (*duty of care and loyalty*) demi untuk kepentingan yang terbaik bagi perusahaan, dengan mengindahkan berbagai sumber informasi, keterangan dan telah melakukan perbandingan yang cukup, sebagaimana layaknya dalam mempertimbangkan keputusan bagi kepentingan diri sendiri (*prudent person rule*);
3. Tidak memiliki kepentingan pribadi atau tujuan untuk melakukan sesuatu untuk manfaat diri sendiri, tidak memiliki posisi yang mengandung potensi benturan kepentingan (*conflict of interest rule*).

#### Benturan Kepentingan

Untuk menghindari terjadinya benturan kepentingan Dewan Komisaris, maka diatur dalam Panduan Komisaris dan Direksi (*Board Manual*) sebagai berikut:

- a. Anggota Dewan Komisaris wajib melaporkan kepemilikan sahamnya dan/atau keluarganya yang dimiliki pada perusahaan lainnya, termasuk setiap perubahannya.
- b. Anggota Dewan Komisaris dilarang melakukan tindakan yang mempunyai benturan kepentingan (*conflict of interest*) dan mengambil keuntungan pribadi, dari pengambilan keputusan dan/atau pelaksanaan kegiatan KAI, selain penghasilan yang sah.

#### Program Orientasi bagi Komisaris Baru

Kepada anggota Dewan Komisaris yang diangkat untuk pertama kalinya diberikan program pengenalan yang dikoordinasikan oleh Sekretaris Perusahaan. Program pengenalan dapat berupa presentasi, pertemuan, kunjungan dan pengkajian dokumen atau program lainnya. Program pengenalan meliputi:

1. Pelaksanaan prinsip-prinsip GCG oleh Perseroan;
2. Gambaran mengenai KAI berkaitan dengan tujuan, sifat, dan lingkup kegiatan, kinerja keuangan dan operasi, strategi, rencana usaha jangka pendek dan jangka panjang, posisi kompetitif, risiko dan masalah-masalah strategis lainnya;

To ensure independence, the Independent Commissioner has signed Integrity Pact No. 14/CG/KOM/XI/2014 dated November 26, 2014 which principally states three matters, as follows:

1. Will comply with the Articles of Association and the laws and regulations, as well as obligation to implement the principles of professionalism, efficiency, transparency, independence, accountability responsibility and fairness;
2. Each decision will be made with duty of care and loyalty to the best interests for the Company, taking into account various sources information, explanation and sufficient comparison, as in considering decision for his own interests (*prudent person rule*);
3. Does not have personal interest or purpose to do something for his own benefit, does not have position with potential conflict of interest (*conflict of interest rule*).

#### Conflict of Interest

To avoid conflicts of interest of Board of Commissioners, Board Manual stipulates as follows:

- a. Board of Commissioners members should report shares ownership of Board of Commissioners members and/or their families in other companies, including any amendments thereto.
- b. Board of Commissioners Members are prohibited from actions with conflict of interest and take personal advantage, from decision-making and/or activities of KAI, in addition to their eligible income.

#### Orientation Program for New Commissioners

Board of Commissioners members who are appointed for the first time are provided with orientation program coordinated by Corporate Secretary. Orientation program may take form of presentations, meetings, visits, document reviews or other programs. Orientation program includes:

1. Implementation of GCG principles by the Company;
2. Overview of KAI pertaining to purpose, nature, and scope of activities, financial and operational performances, strategy, short-term and long-term business plans, competitive position, risks and other strategic issues;

3. Keterangan berkaitan dengan kewenangan yang didelegasikan, audit internal dan eksternal, sistem dan kebijakan pengendalian internal, termasuk Komite Audit;
4. Keterangan mengenai tugas dan tanggung jawab Dewan Komisaris dan Direksi serta hal-hal yang tidak diperbolehkan.

Pada tahun 2014 dilaksanakan program pengenalan untuk anggota Dewan Komisaris baru Perseroan pada tanggal 21 Januari 2014 dan 10 Desember 2014 dalam bentuk presentasi di forum rapat gabungan Dewan Komisaris dan Direksi.

#### **C. Uraian Direksi**

Direksi adalah organ Perseroan yang bertanggung jawab penuh atas pengurusan Perseroan untuk kepentingan dan tujuan Perseroan serta mewakili Perseroan, baik di dalam maupun di luar pengadilan sesuai ketentuan Anggaran Dasar. Direksi bertanggung jawab dalam pencapaian rencana kerja jangka yang telah disepakati di dalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) dan Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP). Direksi harus mampu mengambil keputusan secara efektif, tepat, cepat dan bertindak independen sekaligus bertanggung jawab dalam penerapan tata kelola perusahaan yang baik serta sistem manajemen risiko secara konsisten dan berkesinambungan.

Dalam melaksanakan tugasnya, Direksi wajib mencurahkan tenaga, pikiran, perhatian, dan pengabdinya secara penuh pada tugas, kewajiban, dan pencapaian tujuan Perseroan. Setiap anggota Direksi harus mematuhi Anggaran Dasar Perusahaan dan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan prinsip-prinsip GCG. Direksi mempertanggungjawabkan seluruh pelaksanaan tugas kepada pemegang saham melalui RUPS.

#### **Pengangkatan dan Pemberhentian**

Pengangkatan dan pemberhentian Direksi BUMN berpedoman pada Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2012 tanggal 20 Januari 2012 tentang Persyaratan dan Tata Cara Pengangkatan dan Pemberhentian Anggota Direksi Badan Usaha Milik Negara.

Calon Direksi dipilih melalui proses uji kelayakan dan kepatutan (*fit and proper test*) oleh lembaga profesional atau melalui evaluasi untuk masa jabatan kedua yang meliputi pencapaian target kinerja perusahaan, kekompakkan tim, integritas dan rekam

3. Explanation related to delegated authorities, internal and external audits, internal control system and policy, including Audit Committee;
4. Explanation related to roles and responsibilities of Board of Commissioners and Board of Directors as well as prohibited matters.

In 2014 orientation program for the Company's new Board of Commissioners members was held on January 21, 2014 and December 10, 2014 in form of presentation in joint meeting of Board of Commissioners and Board of Directors.

#### **C. Description of Board of Directors**

Board of Directors is the Company's organ which is fully responsible for management of the Company to achieve the Company's interests and objectives and represents the Company, both inside and outside the court in accordance with the Articles of Association. Board of Directors is responsible for achievement of long-term work plan which has been agreed upon in Corporate Work Plan and Budget (RKAP) and Corporate Long-Term Plan (RJPP). Board of Directors should be able to take decisions effectively, precisely, promptly and act independently at the same time be responsible for implementing good corporate governance and risk management system consistently and continuously.

In performing its roles, Board of Directors should fully devote energy, thoughts, attention, and devotion on roles, obligations, and achievement of the Company's objectives. Each member of Board of Directors should comply with the Articles of Association and the laws and regulations and should implement GCG principles. Board of Directors reports the entire roles performance to shareholders through GMS.

#### **Appointment and Dismissal**

Appointment and dismissal of Board of Directors of SOE refer to Regulation of Minister of SOE No. PER-01/MBU/2012 dated January 20, 2012 concerning Requirements and Procedures for Appointment and Dismissal of Board of Directors Members of State-Owned Enterprises.

Prospective Directors are nominated through fit and proper test by professional agency or through evaluation for second office term which includes achievement of the Company's performance, teamwork, integrity and track record. The selected

jejak. Calon anggota Direksi terpilih menandatangani kontrak manajemen dan pakta integritas sebelum ditetapkan menjadi Direksi. Pengangkatan Direksi dilakukan melalui Keputusan Menteri BUMN atau RUPS.

Masa jabatan anggota Direksi adalah 5 (lima) tahun dengan tidak mengurangi hak RUPS untuk memberhentikan anggota Direksi sewaktu-waktu sebelum masa jabatannya berakhir. Anggota Direksi dapat diberhentikan berdasarkan RUPS atau Keputusan Menteri dengan menyebutkan alasannya. Pemberhentian anggota Direksi dilakukan apabila secara nyata yang bersangkutan: (a) tidak dapat memenuhi kewajibannya yang telah disepakati dalam kontrak manajemen, (b) tidak dapat menjalankan tugasnya dengan baik, (c) melanggar ketentuan Anggaran Dasar dan/atau peraturan perundang-undangan, (d) terlibat dalam tindakan yang merugikan BUMN dan/atau negara, (e) melakukan tindakan yang melanggar etika dan/atau kepatutan sebagai anggota Direksi BUMN, (f) dinyatakan bersalah dengan keputusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, dan/atau (g) mengundurkan diri.

Penetapan pemberhentian anggota Direksi dapat dilakukan dengan keputusan RUPS secara fisik, keputusan Menteri selaku RUPS, dan keputusan seluruh pemegang saham di luar RUPS.

#### **Tugas, Wewenang dan Tanggung Jawab Direksi**

Tugas, wewenang dan tanggung jawab Direksi dalam melaksanakan fungsi pengelolaan operasi perusahaan diatur dalam Panduan Kerja Dewan Komisaris dan Direksi (*Board Manual*) KAI, yang memuat perincian tugas pokok Direksi pada:

- a. Tugas yang berhubungan dengan RUPS.
- b. Tugas yang terkait dengan strategi dan rencana kerja.
- c. Tugas yang terkait dengan penyusunan RJPP.
- d. Tugas yang terkait dengan penyusunan RKAP.
- e. Tugas yang terkait dengan penyusunan Laporan Tahunan.
- f. Tugas yang terkait dengan pengelolaan manajemen risiko.
- g. Tugas yang terkait dengan pengendalian internal.
- h. Keterbukaan dan kerahasiaan informasi.
- i. Etika berusaha dan anti korupsi.
- j. Hubungan dengan pemangku kepentingan.
- k. Sistem akuntansi dan pembukuan.

members of Board of Directors sign management contract and integrity pact prior to appointment as Board of Directors. Board of Directors is appointed with Decision of Minister of SOE or GMS.

Office term of Board of Directors members is 5 (five) years with due regards to GMS right to dismiss Board of Directors members at any time before the office term ends. Member of the Board of Directors can be dismissed by the GMS or Ministerial Decree by stating the reasons for such dismissal. Board of Directors member is dismissed should he/she obviously: (a) is not able to meet his/her obligations as agreed in management contract, (b) is not able to perform his/her roles properly, (c) does not implement provisions of the Articles of Association and/or the laws and regulations, (d) engages in actions that harm SOE and/or the state, (e) violates ethics and/or decency as Board of Directors member of SOE, (f) is found guilty by court with binding decision, or (e) resigns.

Board of Directors members can be dismissed with physical GMS decision, decision of Minister as GMS, and decision of all shareholders outside GMS.

#### **Roles, Authorities and Responsibilities of Board of Directors**

Roles, authorities and responsibilities of Board of Directors in carrying out management function of the Company's operations are stipulated in Board Manual of KAI, which states detailed roles of Board of Directors on:

- a. Roles related to GMS.
- b. Roles related to work strategy and plan.
- c. Roles related to RJPP preparation.
- d. Roles related to RKAP preparation.
- e. Roles related to Annual Report preparation.
- f. Roles related to risk management.
- g. Roles related to internal control.
- h. Information disclosure and confidentiality.
- i. Business ethics and anti corruption.
- j. Relationship with stakeholders.
- k. Accounting and book keeping system.

### Komposisi Direksi

Sampai dengan tanggal 21 Februari 2014, Dewan Direksi KAI berjumlah 10 (sepuluh) orang terdiri dari 1 (satu) orang Direktur Utama dan 9 (sembilan) orang Direktur dengan komposisi sebagai berikut:

### Composition of Board of Directors

At February 21, 2014, Board of Directors of KAI had 10 (ten) members consisting of 1 (one) President Director and 9 (nine) Directors with the following composition:

Direksi	Nama Name	Board of Directors
Direktur Utama	<b>Ignasius Jonan</b>	President Director
Direktur Komersial	<b>Sulistyo Wimbo Hardjito</b>	Managing Director of Commercial
Direktur Operasi	<b>A. Herlianto</b>	Managing Director of Operation
Direktur Pengelolaan Prasarana dan Pengembangan	<b>Candra Purnama</b>	Managing Director of Infrastructure Management and Development
Direktur Sarana	<b>Bambang Eko Martono</b>	Managing Director of Rolling Stock
Direktur Keselamatan dan Keamanan	<b>Rono Pradipto</b>	Managing Director of Safety and Security
Direktur Personalia, Umum dan TI	<b>M. Kuncoro Wibowo</b>	Managing Director of Personnel, General Service and Information Technology
Direktur Logistik dan Aset Produksi	<b>Joko Margono</b>	Managing Director of Logistic and Production Assets
Direktur Aset Non Produksi	<b>Edi Sukmoro</b>	Managing Director of Non-production Assets
Direktur Keuangan	<b>Kurniadi Atmosasmito</b>	Managing Director of Finance

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN selaku RUPS No. SK-37/MBU/2014 tanggal 21 Februari 2014 tentang perpanjangan masa tugas Direktur Utama dan pengangkatan Slamet Suseno Priyanto menjadi Direktur Komersial, susunan Direksi Perseroan mengalami perubahan menjadi sebagai berikut:

Based on Decision of Minister of SOE as GMS No. SK-37/MBU/2014 dated February 21, 2014 concerning extended office term of President Director and appointment of Slamet Suseno Priyanto as Commercial Director, Board of Directors of the Company was changed to become as follows:

Direksi	Nama Name	Board of Directors
Direktur Utama	<b>Ignasius Jonan</b>	President Director
Direktur Komersial	<b>Slamet Suseno Priyanto</b>	Managing Director of Commercial
Direktur Operasi	<b>A. Herlianto</b>	Managing Director of Operation
Direktur Prasarana dan Pengembangan	<b>Candra Purnama</b>	Managing Director of Infrastructure and Development
Direktur Sarana	<b>Bambang Eko Martono</b>	Managing Director of Rolling Stock
Direktur Keselamatan dan Keamanan	<b>Rono Pradipto</b>	Managing Director of Safety and Risk
Direktur Personalia, Umum dan TI	<b>M. Kuncoro Wibowo</b>	Managing Director of Personnel, General Service and Information Technology
Direktur Logistik dan Aset Produksi	<b>Joko Margono</b>	Managing Director of Logistic and Production Assets
Direktur Aset Non Produksi	<b>Edi Sukmoro</b>	Managing Director of Non-production Assets
Direktur Keuangan	<b>Kurniadi Atmosasmito</b>	Managing Director of Finance

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi KAI No. KEP.U/OT.003/IV/7/KA-2014 tanggal 29 April 2014 tentang P dan T Kelima atas Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/VII/8/KA-2012 tanggal 23 Juli 2012 tentang pembagian tugas dan wewenang anggota direksi KAI, susunan Direksi Perseroan mengalami perubahan menjadi sebagai berikut:

Based on Decision of Board of Directors of KAI No. KEP.U/OT.003/IV/7/KA-2014 dated April 29, 2014 concerning the Fifth P and T on Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/VII/8/KA-2012 dated July 23, 2012 concerning allocation of roles and responsibilities of Board of Directors members of KAI, the composition of the Company's Board of Directors was changed to become as follows:

Direksi	Nama Name	Board of Directors
Direktur Utama	<b>Ignasius Jonan</b>	President Director
Direktur Komersial	<b>Bambang Eko Martono</b>	Managing Director of Commercial
Direktur Operasi	<b>A. Herlianto</b>	Managing Director of Operation
Direktur Pengelolaan Prasarana	<b>Slamet Suseno Priyanto</b>	Managing Director of Infrastructure Management
Direktur Pengelolaan Sarana	<b>Rono Pradipto</b>	Managing Director of Rolling Stock Management
Direktur Keselamatan dan Keamanan	<b>Joko Margono</b>	Managing Director of Safety and Security
Direktur Personalia, Umum dan TI	<b>M. Kuncoro Wibowo</b>	Managing Director of Personnel, General Service and Information Technology
Direktur Logistik, Aset Produksi dan Pengembangan	<b>Candra Purnama</b>	Managing Director of Logistic, Production Asset and Development
Direktur Aset Tanah dan Bangunan	<b>Edi Sukmoro</b>	Managing Director of Land and Building Assets
Direktur Keuangan	<b>Kurniadi Atmosasmito</b>	Managing Director of Finance

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN selaku RUPS No. SK-245/MBU/10/2014 tanggal 17 Oktober 2014 tentang pengangkatan Eddi Hariyadhi sebagai Direktur Perseroan, maka susunan Direksi Perseroan mengalami perubahan menjadi sebagai berikut:

Based on Decision of Minister of SOE as GMS No. SK-245/MBU/10/2014 dated October 17, 2014 concerning appointment of Eddi Hariyadhi as the Company's Director, then the composition of the Company's Board of Directors was changed to become as follows:

Direksi	Nama Name	Board of Directors
Direktur Utama	<b>Ignasius Jonan</b>	President Director
Direktur Komersial	<b>Bambang Eko Martono</b>	Managing Director of Commercial
Direktur Operasi	<b>A. Herlianto</b>	Managing Director of Operation
Direktur Pengelolaan Prasarana	<b>Slamet Suseno Priyanto</b>	Managing Director of Infrastructure Management
Direktur Pengelolaan Sarana	<b>Rono Pradipto</b>	Managing Director of Rolling Stock Management
Direktur Keselamatan dan Keamanan	<b>Eddi Hariyadhi</b>	Managing Director of Safety and Security
Direktur SDM, Umum dan TI	<b>M. Kuncoro Wibowo</b>	Managing Director of Human Resources, General Service and Information Technology
Direktur Logistik dan Pengembangan	<b>Candra Purnama</b>	Managing Director of Logistic and Development
Direktur Aset Tanah dan Bangunan	<b>Edi Sukmoro</b>	Managing Director of Land and Building Assets
Direktur Keuangan	<b>Kurniadi Atmosasmito</b>	Managing Director of Finance

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN selaku RUPS No. SK-253/MBU/10/2014 tanggal 28 Oktober 2014 tentang pengangkatan Edi Sukmoro sebagai Direktur Utama dan keputusan Direksi KAI No. KEP.U/OT.003/XII/1/KA-2014 tentang pembagian tugas dan wewenang anggota direksi KAI, maka Direksi Perseroan berjumlah 9 (sembilan) orang terdiri dari 1 (satu) orang Direktur Utama dan 8 (delapan) orang Direktur dengan komposisi sebagai berikut:

Based on Decision of Minister of SOE as GMS No. SK-253/MBU/10/2014 dated October 28, 2014 concerning appointment of Edi Sukmoro as President Director and Decision of Board of Directors of KAI No. KEP.U/OT.003/XII/1/KA-2014 concerning allocation of roles and responsibilities of Board of Directors of KAI, then the Company's Board of Directors has 9 (nine) members consisting of 1 (one) President Director and 8 (eight) Directors with the following composition:

Direksi	Nama Name	Board of Directors
Direktur Utama	<b>Edi Sukmoro</b>	President Director
Direktur Komersial	<b>Bambang Eko Martono</b>	Managing Director of Commercial
Direktur Operasi	<b>A. Herlianto</b>	Managing Director of Operation
Direktur Pengelolaan Prasarana	<b>Slamet Suseno Priyanto</b>	Managing Director of Infrastructure Management
Direktur Pengelolaan Sarana	<b>Rono Pradipto</b>	Managing Director of Rolling Stock Management
Direktur Keselamatan dan Keamanan	-	Managing Director of Safety and Security
Direktur SDM, Umum dan TI	<b>M. Kuncoro Wibowo</b>	Managing Director of Human Resources, General Service and Information Technology
Direktur Logistik dan Pengembangan	<b>Candra Purnama</b>	Managing Director of Logistic and Development
Direktur Aset Tanah dan Bangunan	<b>Eddi Hariyadhi</b>	Managing Director of Land and Building Assets
Direktur Keuangan	<b>Kurniadi Atmosasmito</b>	Managing Director of Finance

#### Pembidangan Tugas Direksi

Pembidangan tugas setiap anggota Direksi KAI secara umum diatur dalam Board Manual dan disesuaikan sejalan dengan kondisi perkembangan perusahaan dan struktur organisasi melalui Surat Keputusan Direksi. Pembagian tugas dan peran masing-masing Direksi adalah sebagai berikut:

##### 1. Direktur Utama

Mengkoordinasikan pelaksanaan tugas Direksi dan membawahi Satuan Pengawasan Internal, Sekretariat Perusahaan, Pusat Hukum dan Pusat Manajemen Risiko.

##### 2. Direktur Komersial

Menyelenggarakan fungsi pengusahaan jasa angkutan penumpang dan barang meliputi fungsi:

- a. *Marketing planning,*
- b. *Marketing research,*
- c. *Marketing communication,*
- d. *Product development,*
- e. *Sales for corporate/retail customer,*

#### Roles Allocation of Board of Directors

Roles allocation for each member of Board of Directors of KAI is generally stipulated in Board Manual and aligned with the conditions of the Company's development and organizational structure with Decision of Board of Directors. Allocation of tasks and roles for each Director is as follows:

##### 1. President Director

Coordinates roles of Board of Directors and oversees Internal Audit Unit, Corporate Secretary, Legal Center and Risk Management Center.

##### 2. Managing Director of Commercial

Performs functions in passenger and freight transportation business, including the following functions:

- a. Marketing planning,
- b. Marketing research,
- c. Marketing communication,
- d. Product development,
- e. Sales for corporate/retail customers,

- f. *Customer relationship management (customer care, customer retention, call center),*
- g. Pengusahaan aset di sepanjang jalur KA yang masih aktif (*Right of Way/ROW*),
- h. Investasi pada bisnis eksisting,
- i. Pengelolaan PSO,
- j. Pengendalian kinerja pelayanan.

### 3. Direktur Operasi

Menyelenggarakan fungsi pengelolaan operasi kereta api secara terpusat yang mencakup penyelenggaraan operasional lalu lintas dan angkutan kereta api meliputi:

- a. Perencanaan operasi KA,
- b. Pengendalian operasi KA,
- c. Evaluasi perjalanan KA,
- d. Mengintegrasikan, mengonsolidasikan unit-unit bisnis dan unit organisasi di bawahnya,
- e. Menjamin kualitas layanan operasi KA (ketepatan waktu dan kenyamanan).

### 4. Direktur Pengelolaan Prasarana

Menyelenggarakan fungsi:

- a. Pengelolaan teknik prasarana secara terpusat yang mencakup penyelenggaraan fungsi pembangunan dan perawatan prasarana,
- b. Penyelenggaraan rekayasa teknik prasarana serta mengoordinasikan, mengintegrasikan, mengonsolidasikan unit organisasi di bawahnya.

### 5. Direktur Pengelolaan Sarana

Menyelenggarakan fungsi pengelolaan teknik sarana secara terpusat yang mencakup:

- a. Penyelenggaraan fungsi pembangunan dan perawatan sarana,
- b. Penyelenggaraan rekayasa teknik sarana,
- c. Mengoordinasikan, mengintegrasikan, mengonsolidasikan unit organisasi di bawahnya termasuk Balai Yasa Sarana di Jawa.

### 6. Direktur Keselamatan dan Keamanan

Menyusun kebijakan keselamatan, keamanan, kesehatan dan lingkungan yang meliputi:

- a. Perumusan sistem dan regulasi keselamatan (sistem manajemen keselamatan),
- b. Perumusan spesifikasi keselamatan, keamanan, kesehatan dan lingkungan,
- c. Perumusan dan penyusunan standardisasi keselamatan dan pengamanan (standar mutu keselamatan, pelaksanaan keselamatan dan pengamanan, *monitoring* atau supervisi, evaluasi atau inspeksi, audit dan peningkatan mutu keselamatan dan pengamanan yang berkelanjutan).

- f. Customer relationship management (customer care, customer retention, call center),
- g. Assets utilization along active railroad (Right of Way/ROW),
- h. Investment in the existing businesses,
- i. PSO management,
- j. Service performance control.

### 3. Managing Director of Operation

Performs functions in centralized railway operation management which covers organizing traffic operations and railway transportation including:

- a. Railway operations planning,
- b. Railway operations control,
- c. Railway trip evaluation,
- d. Integration, consolidation of supervised business units and organization units,
- e. Quality assurance of railway operation services (punctuality and convenience).

### 4. Managing Director of Infrastructure Management

Performs functions of:

- a. Centralized management of technical infrastructure which includes infrastructure development and maintenance functions,
- b. Technical infrastructure engineering and coordination, integration, consolidation of supervised organization units.

### 5. Managing Director of Rolling Stock Management

Performs centralized management functions of technical facilities which include:

- a. Facilities development and maintenance functions,
- b. Technical facilities engineering,
- c. Coordination, integration, consolidation of supervised organizational units including Balai Yasa Facility in Java.

### 6. Managing Director of Safety and Security

Prepares policies of safety, security, health and environment which include:

- a. Formulation of safety system and regulation (safety management system),
- b. Formulation of specifications of safety, security, health and environment,
- c. Formulation and preparation of standardization for safety and security (safety quality standard, safety and security implementation, monitoring or supervision, evaluation or inspection, audit and sustainable quality improvement of safety and securing).

- 7. Direktur SDM, Umum dan Teknologi Informasi**
- a. Menyusun dan melaksanakan strategi dan kebijakan manajemen sumber daya manusia (SDM),
  - b. Menyusun dan melaksanakan kebijakan pengembangan organisasi,
  - c. Melaksanakan pembinaan dan pengendalian SDM,
  - d. Mengelola dan melaksanakan administrasi penggajian pekerja,
  - e. Merencanakan, mengatur, mendesain, mengembangkan, memberikan layanan sistem informasi dan memastikan kualitas layanan sistem informasi bagi perusahaan,
  - f. Mengintegrasikan seluruh aktivitas pengelolaan SDM di unit-unit vertikal dibawahnya yaitu Balai Asesmen dan Unit Usaha Kesehatan serta manajemen pendidikan dan pelatihan berikut penyusunan standarisasi dan kualitas pengelolaan pendidikan dan pelatihan,
  - g. Menyelenggarakan sertifikasi pengujian SDM sesuai dengan kebutuhan perusahaan.
- 8. Direktur Logistik dan Pengembangan Usaha**
- Menyelenggarakan fungsi perencanaan strategi secara terpusat meliputi:
- a. Corporate strategic planning,
  - b. Strategic business development,
  - c. Perencanaan investasi,
  - d. Pengembangan dan pemantauan proyek-proyek termasuk proyek perkeretaapian dan non perkeretaapian,
  - e. Mengkoordinasikan, mengintegrasikan dan mengkonsolidasikan unit-unit bisnis dan unit organisasi dibawahnya.
- 9. Direktur Aset Tanah dan Bangunan**
- Menyelenggarakan fungsi pengelolaan aset non produksi yang mencakup fungsi kebijakan, pengendalian dan pembinaan:
- a. Menyelenggarakan fungsi penjagaan aset non produksi meliputi pendataan, pencatatan, validasi data aset non produksi berupa tanah dan bangunan di wilayah jawa dan Sumatera, termasuk penjagaan aset prasarana di lintas non operasi;
  - b. Merumuskan dan penyusun program anggaran pengelolaan aset non produksi;
  - c. Merumuskan kebijakan teknis, evaluasi, pengendalian dan pembinaan dalam pelaksanaan pengelolaan aset non produksi yang terkait dengan penjagaan, penertiban, pensertifikatan, penanganan aset bermasalah
- 7. Managing Director of Human Resources, General Service and Information Technology**
- a. Prepares and implements strategies and policies for human resources (HR) management,
  - b. Prepares and implement policies for organizational development,
  - c. Supervises and controls HR,
  - d. Manages and prepares administration of employee payroll,
  - e. Plans, arranges, designs, develops, delivers information system services and ensures service quality of information systems for the Company,
  - f. Integrates the entire HR management activities in its directly supervised units namely Assessment Center and Health Business Unit as well as education and training management including standardization preparation as well as education and training management quality,
  - g. Holds HR certification examination according to the Company's requirements.
- 8. Managing Director of Logistic and Development**
- Performs centralized functions of strategies planning including:
- a. Corporate strategic planning,
  - b. Strategic business development,
  - c. Investment planning,
  - d. Development and monitoring of projects including railway and non-railway projects,
  - e. Coordinates, integrates and consolidates supervised business units and organization units.
- 9. Managing Director of Land and Building Assets**
- Performs non-productive assets management functions which includes the functions of policy, control and supervision:
- a. Performs non-productive assets custody function including data collection, recording, data validation of non-productive assets, such as: land and buildings in the regions of Java and Sumatera, including infrastructure assets surveillance along non-operational lane;
  - b. Formulates and prepares budget programs of non-productive assets management;
  - c. Formulated technical policy, evaluation, control and guidance in non-productive assets management related to maintenance, demolition, certification, handling of problematic assets and utilization of non-

- dan pengusahaan asset non produksi berupa asset tanah dan bangunan termasuk asset prasarana di lintas non operasi di wilayah Jawa dan Sumatera;
- d. Melakukan pengusahaan asset non produksi, meliputi asset rumah perusahaan, lahan di luar stasiun dan di luar ROW (*Right of Way*), serta asset/lahan disepanjang jalur KA non aktif untuk persewaan, iklan dan KSO (Kerja Sama Operasi), mengelola data dan informasi asset non produksi serta melakukan pengembangan bisnis asset non produksi;
  - e. Perencanaan strategis dan pengelolaan pengusahaan asset produksi meliputi stasiun dan sarana, pengelolaan pengusahaan asset disepanjang jalur ka yang masih aktif (*Right of Way/ROW*)

#### 10. Direktur Keuangan

- Menyelenggarakan fungsi pengelolaan keuangan secara terpusat yang mencakup penyelenggaraan fungsi:
- a. Pendanaan, penganggaran, tresuri termasuk investasi jika pindah di pasar uang dan/atau pasar modal,
  - b. Penagihan, akuntansi manajemen, perpajakan, akuntansi keuangan dan konsolidasi laporan keuangan anak perusahaan, akuntansi biaya, pengendalian, verifikasi pendapatan dan pelaporan kas pendapatan perusahaan,
  - c. Pengawasan keuangan atas pendapatan dan rekening koran kas pendapatan perusahaan,
  - d. Pengawasan dan pembinaan pemeriksaan kas Pusat dan Daerah,
  - e. Pengelolaan asuransi serta mengintegrasikan, mengkonsolidasikan unit organisasi dibawahnya.

#### Rapat Direksi

Rapat Direksi diselenggarakan sesuai kebutuhan, sekurang-kurangnya sekali dalam sebulan. Rapat Direksi sah dan dapat mengambil keputusan yang mengikat apabila dihadiri oleh lebih dari setengah jumlah anggota Direksi atau wakilnya yang sah.

Setiap rapat Direksi dibuatkan risalah rapat yang mencantumkan kehadiran dan ketidakhadiran anggota Direksi, hasil evaluasi terhadap pelaksanaan keputusan hasil rapat Direksi sebelumnya, dinamika rapat termasuk pendapat-pendapat dalam rapat, dan hal-hal yang diputuskan dalam rapat Direksi. Risalah rapat Direksi dicatat dan didokumentasikan oleh Sekretaris Perusahaan.

productive assets, such as: land and building assets, including infrastructure assets on non-operational lane in the regions of Java and Sumatera;

- d. Utilizes non-productive assets, including official residences, land outside the stations and outside ROW (*Right of Way*), as well as assets/land along inactive railroad for rental, advertising and KSO (Joint Operation), manages data and information of non-productive assets and conducts business development of non-production assets;

- e. Strategic planning and management of productive assets utilization including stations and facilities, management of assets utilization along active railroad (*Right of Way/ROW*)

#### 10. Managing Director of Finance

- Performs centralized financial management functions including managing the functions of:
- a. Funding, budgeting, treasury including investment if moved to money market and/or capital market,
  - b. Collection, management accounting, taxation, financial accounting and consolidated financial statements of subsidiaries, cost accounting, control, revenue verification and reporting of the Company's cash revenue,
  - c. Financial control on revenue and current account of the Company's cash revenue,
  - d. Oversight and supervision of cash investigation at Central and Regions,
  - e. Insurance management as well as integration and consolidation of supervised organizational units.

#### Board of Directors Meeting

Board of Directors meetings are held as required, at least once a month. Board of Directors meeting is legitimate and can take binding decisions if attended by more than half of Board of Directors members or the respective authorized representatives.

For each Board of Directors meeting, minutes of meeting is prepared incorporating attendance and absence of Board of Directors members, implementation evaluation of the previous Board of Directors meeting decisions, meeting dynamics including opinions in the meeting, and matters decided in Board of Directors meeting. Minutes of Board of Directors meetings are recorded and documented by Corporate Secretary.

Selama tahun 2014, Direksi telah melaksanakan rapat Direksi sebanyak 45 kali dengan tingkat kehadiran anggota Direksi sebagai berikut:

During 2014, Board of Directors held 45 Board of Directors meetings with attendance rate of Board of Directors members as follows:

Peserta Rapat Participant	Jabatan Position	Kehadiran Attendance
Ignasius Jonan 1)	Direktur Utama  President Director	38 (84%)
Edi Sukmoro 2)	Direktur Utama  President Director	40 (89%)
Sulistyo Wimbo Hardjito 3)	Direktur  Director	6 (13%)
A. Herlianto	Direktur  Director	40 (89%)
Candra Purnama	Direktur  Director	41 (91%)
Bambang Eko Martono	Direktur  Director	42 (93%)
Rono Pradipto	Direktur  Director	42 (93%)
M. Kuncoro Wibowo	Direktur  Director	39 (87%)
Joko Margono 4)	Direktur  Director	31 (69%)
Kurniadi Atmosasmito	Direktur  Director	34 (76%)
Slamet Suseno Priyanto 5)	Direktur  Director	30 (67%)
Eddi Hariyadhi 6)	Direktur  Director	9 (20%)

- 1) Berakhir masa jabatan per 28 Oktober 2014 Term of Office ended per October 28, 2014
  - 2) Mulai menjabat sebagai Direktur Utama pada 28 Oktober 2014, sebelumnya adalah Direktur Aset Tanah dan Bangunan. Term of Office started on October 28, 2014, Previously served as Managing Director of Land and Building Assets
  - 3) Berakhir masa jabatan per 21 Februari 2014 Term of Office ended per February 21, 2014
  - 4) Mulai menjabat pada 29 April 2014 Term of Office started on April 29, 2014
  - 5) Mulai menjabat pada 21 Februari 2014 Term of Office started on February 21, 2014
  - 6) Mulai menjabat pada 17 Oktober 2014 Term of Office started on October 17, 2014

## Agenda Rapat Direksi

## **Agenda of Board of Directors Meeting**

No	Tanggal Date	Agenda	Agenda
1	7 Januari January 7	a. Rencana mutasi-U b. CO Switcher-S c. Evaluasi BKO TNI/POLRI-R/A d. Pengalihan crew KA/DIPO dari KAI ke KCJ-O e. Rencana pengoperasian KA-KA jarak pendek/menengah-C f. Investasi strategis-I	a. Mutation plans-U b. CO Switcher-S c. Evaluation BKO TNI/POLRI-R/A d. Crew transfer KA/DIPO from KAI to KCJ-O e. Plans to operate short/medium-range Train-C f. Strategic investments-I
2	21 Januari January 21	a. FTP-DU b. Presentasi perubahan tupoksi organisasi EAN-D8 c. IKKO anak perusahaan dan KAI-DU/D9 d. Perjalanan RI1 di DIVRE 1-D2 e. Rencana peluncuran KA Si-Cj, Pwt-Smt, Slo-Smc-D1/D2/D3/D4 f. Perbaikan Griya Karya-D6/D4	a. FTP-DU b. Presentation organization change EAN-D8 c. IKKO subsidiaries and KAI-DU/D9 d. Visit of RI1 at DIVRE 1-D2 e. Plans to launch KA Si-Cj, Pwt-Smt, Slo-Smc-D1/D2/D3/D4 f. Repair of Griya Karya-D6/D4
3	29 Januari January 29	a. FTP-DU a. KPI 2013 per daerah/Balai Yasa-EA b. Struktur organisasi dan tupoksi Direktorat Aset Non Produksi-D8 c. Kinerja dan tantangan pelayanan (EPF dan EPC)-D1 d. Lain-lain per Direksi	a. FTP-DU a. KPI 2013 per region/depot-EA b. Organization structure Non-Production Asset Directorate-D8 c. Service performance and challenges (EPF and EPC)-D1 d. Others per Director
4	6 Februari February 6	a. FTP-DU b. Investasi DIVRE 3 dan KA Basoetta-D3 c. Investasi dan pengadaan-D7 d. Lain-lain masing-masing Direksi	a. FTP-DU b. Investment DIVRE 3 and KA Basoetta-D3 c. Investment and procurement-D7 d. Others per Directors

No	Tanggal Date	Agenda	Agenda
5	10 Februari February 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Persiapan KA Kamandaka dan KA Kalijaga-D1/2/3/4/5/6</li> <li>b. Program penertiban lintas untuk safety-D5/3/ESP</li> <li>c. Laporan kinerja operasi dan keuangan Januari 2014-D2/9</li> <li>d. Laporan IKKO dan closing audit BPK 2013-D6/9</li> <li>e. FPT dan rekrutmen khusus ex BPK RI untuk ESQ/EII/A4-DU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Preparation for KA Kamandaka and KA Kalijaga-D1/2/3/4/5/6</li> <li>b. Safety program at train crossings-D5/3/ESP</li> <li>c. Report of financial and operational performance January 2014-D2/9</li> <li>d. Report from IKKO and closing audit BPK 2013-D6/9</li> <li>e. FPT special recruitment ex BPK RI for ESQ/EII/A4-DU</li> </ul>
6	15 Januari January 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Persiapan KLB RI 1</li> <li>b. Kantor anak perusahaan</li> <li>c. Progress PSO</li> <li>d. Bintra</li> <li>e. Safety Program</li> <li>f. Locotrack</li> <li>g. Program Direksi</li> <li>h. SAP</li> <li>i. Perubahan Tupoksi-EAN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Preparation KLB RI 1</li> <li>b. Offices of subsidiaries</li> <li>c. Progress PSO</li> <li>d. Bintra</li> <li>e. Safety Program</li> <li>f. Locotrack</li> <li>g. Programs from Directors</li> <li>h. SAP</li> <li>i. Changes of Tupoksi-EAN</li> </ul>
7	21 Februari February 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. FPT-DU</li> <li>b. Lain-lain-masing-masing Direktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. FPT-DU</li> <li>b. Others per Directors</li> </ul>
8	4 Maret March 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. FPT-DU</li> <li>b. Lain-lain-masing-masing Direktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. FPT-DU</li> <li>b. Others per Directors</li> </ul>
9	18 Maret March 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pergantian pengurus YP dan YWKA-D7</li> <li>b. Target pendapatan Aset-D8</li> <li>c. Perjalanan RI 1 dan peresmian Kualanamu-D2</li> <li>d. Perubahan Dewan Komisaris Anak Perusahaan dan tambahan Direksi RMU-DU</li> <li>e. Kisi-kisi RUPS Anak Perusahaan-DU</li> <li>f. Penertiban ROW-D3</li> <li>g. Lain-lain dan mutasi-Direksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Management change YP and YWKA-D7</li> <li>b. Asset revenue target-D8</li> <li>c. Trip of RI 1 and inauguration of Kualanamu-D2</li> <li>d. Changes in BoC of subsidiaries additional Directors RMU-DU</li> <li>e. Guidelines GMS Subsidiaries-DU</li> <li>f. Reorganization ROW-D3</li> <li>g. Others and mutation-Directors</li> </ul>
10	24 Maret March 24	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Mutasi-DU</li> <li>b. Kualitas sarana dan retrofit K9-D4</li> <li>c. Target pendapatan angkutan-D1</li> <li>d. Lain-lain-Direksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Mutation-DU</li> <li>b. Quality of facilities and retrofit of K9-D4</li> <li>c. Revenue target transportation-D1</li> <li>d. Others per Directors</li> </ul>
11	15 April April 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Peremajaan K1/K3-D1; D4</li> <li>b. Perpres 83-D3</li> <li>c. Prasarana DIVRE 3-D3</li> <li>d. JR East-DU</li> <li>e. Kasus Stasiun Duri-D5</li> <li>f. MSA dan pengadaan 50 lok-D1/D4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Revitalization K1/K3-D1; D4</li> <li>b. Perpres 83-D3</li> <li>c. Infrastructure at DIVRE 3-D3</li> <li>d. JR East-DU</li> <li>e. Duri Station Case-D5</li> <li>f. MSA and procurement of 50 locomotives-D1/D4</li> </ul>
12	15 April April 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Laporan hal kritis/urgent untuk masing-masing Direktorat 5/6/7/8/9, termasuk BPK, kasus hukum, pengadilan, SDM, outsourcing, cashflow, perbaikan pengamanan menjelang Pemilu dan safety program</li> <li>b. Mutasi-DU</li> <li>c. Business Model PT. RMU-DU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Report of urgent issues in Directorates 5/6/7/8/9, including BPK, legal cases, court of law, HR, outsourcing, cashflow, improved security during Elections and safety program</li> <li>b. Mutation-DU</li> <li>c. Business Model PT. RMU-DU</li> </ul>

No	Tanggal Date	Agenda	Agenda
13	21 April April 21	a. SDM-D6 b. Perjalanan RI 2-D2/EO c. Business Model PT RMU-DU d. Laporan BPK-D9/D7/EH/EI e. Perpres 83 dan Divre 3 + ATP-D3 f. Pengadaan sarana-D1/4	a. HR-D6 b. Trip of RI 2-D2/EO c. Business Model PT RMU-DU d. report of BPK-D9/D7/EH/EI e. Perpres 83 and Divre 3 + ATP-D3 f. Facility procurement -D1/4
14	29 April April 29	a. Pembagian tugas Direksi-DU b. Perubahan RKAP KAI dan anak perusahaan-D9 c. Mutasi-DU/D6 d. WaliKota Surabaya-DU e. Laporan urgent dan kritis-masing-masing Direksi	a. Allocation of duties of BoD-DU b. Amendment to RKAP KAI and subsidiaries-D9 c. Mutation-DU/D6 d. mayor of Surabaya-DU e. Urgent and critical reports-per Director
15	6 Mei May 6	a. Mutasi-DU b. Finalisasi business focus PT. RMU-DU c. Kasus kritis BPK RI-D9 d. Lain-lain-Direksi	a. Mutation-DU b. Finalization of business focus PT. RMU-DU c. Critical cases BPK RI-D9 d. Others per Directors
16	13 Mei May 13	a. Joint Venture Kalog-Dirut PT KA Logistik b. Organisasi baru PT KAMP-DIRUT PT KAMP c. Organisasi baru PT KAMP-DIRUT PT RMU d. Organisasi baru RW-D4 e. Audit BPK RI-EH/EI	a. Joint Venture Kalog-Dirut PT KA Logistics b. New organization PT KAMP-Dirut PT KAMP c. New organization PT KAMP-Dirut PT RMU d. New organization RW-D4 e. Audit BPK RI-EH/EI
17	20 Mei May 20	a. Mutasi-DU b. Lain- lain-Direksi	a. Mutation-DU b. Others-Directors
18	28 Mei May 28	Mutasi, dan lain-lain	Mutation, and others
19	3 Juni June 3	a. Tindak lanjut BPK RI-EH/EI b. Perpres 83 dan Sumbagsel-D7 c. Evaluasi Gapeka baru-D2 d. Masing-masing anak perusahaan	a. Follow-up to BPK RI-EH/EI b. Perpres 83 and Sumbagsel-D7 c. Evaluation of new Gapeka-D2 d. Respective subsidiaries
20	6 Juni June 6	a. Revisi PSO 2014 b. Roda benjol dan remblok c. Maintenance Service Agreement Jalan dan Jembatan d. Safety	a. Revision to PSO 2014 b. Wheels defect and brake block c. Maintenance Service Agreement for roads and bridges d. Safety
21	13 Juni June 13	a. Persiapan operasi lebaran dan evaluasi Gapeka baru-KDO/KADIVRE b. Laporan kinerja keuangan dan operasi bulan Mei 2014-D9, D2	a. Preparation for Lebaran operations and evaluation of new Gapeka-KDO/KADIVRE b. Report of financial and operational performance for May 2014-D9, D2
22	17 Juni June 17	a. Mutasi-DU b. Pengadaan sarana-D4 c. Perpres 83/2011-D7 d. Laswi-D8 e. Roda benjol KRL-D4/Dirut PT KCJ/KUPT BY MRI	a. Mutation-DU b. Facility procurement-D4 c. Perpres 83/2011-D7 d. Laswi-D8 e. Wheel defect KRL-D4/Dirut PT KCJ/KUPT BY MRI
23	24 Juni June 24	a. Mutasi-DU b. Laporan kinerja operasi-D2 c. Laporan kinerja asset-D8 d. Kasus-kasus hukum-EH	a. Mutasi-DU b. Report of operational performance-D2 c. Report of asset performance-D8 d. Legal cases-EH
24	1 Juli July 1	a. Mutasi-DU b. Laporan CO PLH KA 160-D5 c. Calon KA SPI-DU	a. Mutation-DU b. Report CO PLH KA 160-D5 c. Candidates KA SPI-DU

No	Tanggal Date	Agenda	Agenda
25	8 Juli July 8	a. Laporan keuangan dan operasi bulan Juni 2014-D2/D9 b. Laporan persiapan Idul fitri-Direksi c. SDM-D6 d. Anak perusahaan-DU	a. Report of financial and operational performance for June 2014-D2/D9 b. Report of preparations for Idul fitri-BoD c. HR-D6 d. Subsidiaries-DU
26	10 Juli July 10	Mutasi, dan lain-lain	Mutation, and others
27	15 Juli July 15	Capita selekta-Direksi	Capita selekta-BoD
28	12 Agustus August 12	a. Mutasi b. Maintenance Service Agreement GE c. Corak dan warna badan kereta K1 & K3 d. Tanda kepangkatan personil organik sesuai aturan PAM e. Penetapan rangkaian baru K3 untuk KA Kertajaya non PSO atau Fajar Utama Non PSO	a. Mutation b. Maintenance Service Agreement GE c. Train car body pattern and color K1 & K3 d. Position insignia of organic personnel in accordance with PAM e. New trains K3 for KA Kertajaya non PSO or Fajar Utama non PSO
29	18 Agustus August 18	a. Laporan keuangan Juli 2014 b. Masing-masing Direksi	a. Financial statements July 2014 b. respective Directors
30	26 Agustus August 26	a. Mutasi b. Peremajaan Direksi Anak Perusahaan c. Rekrutmen/BKO eks TNI d. Biaya outsourcing OTC, cuci kereta, satpam di atas KA e. Roda benjol f. AC KRL dan K2/K3 g. V maks & V Op h. Staf non operasi yang ingin ikut L3 i. TL BPK RI j. Tunjangan risiko/khusus k. Supervisor pelayanan dan komersial dari CS Organik l. Tanda kepangkatan	a. Mutation b. BoD revitalization at subsidiaries c. Recruitment of BKO ex TNI d. Outsourcing costs for OTC, train wash, on board security guards e. Defective wheel f. A/C KRL and K2/K3 g. V maks & V Op h. Non operational staff wishing to participate in L3 i. TL BPK RI j. Risk/special allowance k. Supervisor services and commercial from Organic CS l. Position insignia
31	2 September September 2	a. Mutasi b. Perpanjangan KA Lokal s.d Weleri c. Pemugaran eks kompleks Stasiun Kendal d. Maintenance Service Agreement e. V Maks dan V Op f. Tanda kepangkatan g. Automatic Train Protective h. Presentasi PT INKA i. Pengadaan GD 57 ton j. Rotasi para JS/S Yan/Kom/Pam semua Stasiun Besar k. Boomgate parkir RMU l. Kontrak D8 dgn anak perusahaan m. P&T G43 outsourcing OTC, Satpam, PJL n. PJL outsourcing/organik	a. Mutation b. Extension of Local Train to Weleri c. Renovation ex Kendal Station d. Maintenance Service Agreement e. V Maks and V Op f. Position insignia g. Automatic Train Protective h. Presentation PT INKA i. Procurement of GD 57 ton j. Rotation of JS/S Yan/Kom/Pam all Major Station k. Parking boomgate RMU l. Contract D8 with subsidiaries m. P&T G43 outsourcing OTC, Security Guard, PJL n. PJL outsourcing/organic
32	9 September September 9	Masing-masing Direksi	Respective Director

No	Tanggal Date	Agenda	Agenda
33	22 September Ruang Rakor Kantor Pusat September 22 Rakor Room Head Office	a. RKAP 2015-D9 b. ATP-D4 c. Mutasi -DU d. HUT KAI-D6/ES e. MSA GE-D4 f. PT. INKA g. Kurs mata uang asing h. Investasi Prasarana Divre 3-D7 i. Update perbaikan turbo, finalisasi kontrak-D4	a. RKAP 2015-D9 b. ATP-D4 c. Mutation -DU d. Anniversary of KAI-D6/ES e. MSA GE-D4 f. PT. INKA g. Exchange rate h. Investment for infrastructure Divre 3-D7 i. Update turbo repair, contract finalization-D4
34	23 September September 23	Rencana mutasi-DU	Mutation plans-DU
35	6 Oktober October 6	Rencana mutasi-DU	Mutation plans-DU
36	13 Oktober October 13	Rencana mutasi-DU	Mutation plans-DU
37	20 Oktober October 20	a. Perkenalan dan serah terima tugas D5 b. Review investasi terkait KRL, ATP, Prasarana c. Lain-lain: Direksi/Dirut anak perusahaan	a. Introduction D5 b. Review investments for KRL, ATP, Infrastructure c. Others: BoD subsidiaries
38	26 Oktober October 26	Masing-masing Direksi, EVP dan Kebijakan SDM	Respective Director, EVP and HR policies
39	4 November November 4	Masing-masing Direksi	Respective Director
40	7 November November 7	a. Mutasi b. Masing-masing Direksi	a. Mutation b. Respective Director
41	18 November November 18	a. Kerja sama pengembangan perkeretaapian dengan China b. Kenaikan BBM c. Pengadaan barang dan jasa ke anak perusahaan d. pengelolaan wisma e. Studi high speed train (KA Cepat) f. Perkembangan proyek investasi Sumsel g. Fasilitas AC di kabin masinis h. Penambahan masinis i. Audit Rail Ticketing System	a. Cooperation with China on railways development b. Increase of Fuel prices c. Procurement of goods and services for subsidiaries d. Mess house management e. Study of high speed train f. Progress of investment projects in Sumsel g. A/C facility in machinist cabin h. Addition of machinists i. Audit Rail Ticketing System
42	25 November November 25	a. Mutasi b. Pengajuan hal-hal yang mohon dukungan Menteri Perhubungan c. Evaluasi perijinan anak perusahaan d. Skedul RUPS RKAP 2015 e. Lain-lain masing-masing Direksi	a. Mutation b. Submission of issues for support from Minister of Transportation c. Evaluation of permits in subsidiaries d. Schedule for GMS RKAP 2015 e. Others by respective Directors
43	2 Desember December 2	a. Mutasi b. Percobaan gerbong KRL untuk KA lokal c. Perijinan termasuk anak perusahaan d. Pemisahan KA Lokal dan KA jarak jauh e. Komisaris baru f. Presentasi bisnis KA Logistik g. Lain-lain	a. Mutation b. Try-out of KRL cars for local trains c. Permits including for subsidiaries d. Separation of local Train and long-distance Train e. New Commissioners f. Business presentation KA Logistics g. Others
44	9 Desember December 9	Rencana Pengembangan KA	KA development plans

No	Tanggal Date	Agenda	Agenda
45	18 Desember December 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rencana kerja sama dengan konsorsium China Senangol</li> <li>b. Penyertaan Modal Negara (PMN)</li> <li>c. Evaluasi kinerja Direktorat Aset Tanah dan Bangunan</li> <li>d. Antisipasi kenaikan kurs Dolar</li> <li>e. SDM, IT, dan lain-lain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Cooperation with China Senangol consortium</li> <li>b. State Equity Participation (PMN)</li> <li>c. Performance evaluation of Land Building Asset Directorate</li> <li>d. Anticipation of rising US Dollar exchange rate</li> <li>e. HR, IT, and others</li> </ul>

Catatan:

DU = Direktur Utama, D1 = Direktur Komersial, D2 = Direktur Operasi, D3 = Direktur Pengelolaan Prasarana, D4 = Direktur Pengelolaan Sarana, D5 = Direktur Keselamatan dan Keamanan, D6 = Direktur SDM, Umum dan Teknologi Informasi, D7 = Direktur Logistik dan Pengembangan, D8 = Direktur Aset Tanah Dan Bangunan, D9 = Direktur Keuangan.

Notes:

DU = President Director, D1 = Commercial Director, D2 = Operations Director, D3 = Infrastructure Management Director, D4 = Facility Management Director, D5 = Safety and Security Director, D6 = HR, GA and IT Director, D7 = Logistics and Development Director, D8 = Land and Building Asset Director, D9 = Finance Director.

### Program Peningkatan Kapabilitas

Program peningkatan kapabilitas Direksi perlu dilakukan secara berkesinambungan untuk meningkatkan pengetahuan, kompetensi, dan menunjang pelaksanaan tugas Direksi. Selama tahun 2014, Direksi telah mengikuti berbagai program pengembangan sebagai berikut:

### Capability Enhancement Program

Capability enhancement program for Board of Directors needs to be conducted on an ongoing basis to improve knowledge, competence, and support roles performance of Board of Directors. During 2014, Board of Directors attended various development programs as follows:

Training/Workshop/Seminar	Tanggal Date	Peserta Participant
Company visit to China CNR Co. Ltd.	12-13 February	Bambang Eko Martono
Hospitality Training-SNCF Batch 10th di Perancis	29 March-5 April	Edi Sukmoro
Workshop & Technical Visit-Southeast Asian Countries-Spain The Railway Sector-Spain	8-14 Mach	Joko Margono
Meeting with JR East, Visit General Educational Center-Tokyo, Japan	14-15 May	Candra Purnama
Meeting with Ambassador, Meeting with AZD, Presentation from SZDC-Praha	17-19 May	Candra Purnama
Seminar Promosi Infrastruktur Indonesia di Madrid (Peserta) Seminar to Promote Infrastructure in Indonesia in Madrid (Participant)		
Familiarization Dinner with General Electric CEO-General Electric Jakarta	23 May	Rono Pradipto
Company visit to Hyundai Rotem for EMU Technology & Unit-Hyundai Rotem, South Korea	1 -12 June	Rono Pradipto
iCIO Community-Executive Leadership Forum, Jakarta	8 July	M. Kuncoro Wibowo
Speaker for Master Degree Graduation	16 August	Rono Pradipto
Global Customer Summit 2014 di GE's Global Leadership Institute Ossining, New York USA	19-22 August	Bambang E. Martono Edi Sukmoro
Rakernas I SEKAR Perum Bulog-Berbagi pengalaman membangun Korporasi & Sinergi Manajemen dengan Serikat Pekerja-Jakarta (Pembicara)	5 September	M. Kuncoro Wibowo
Rakernas I SEKAR Perum Bulog-Sharing experiences in developing Corporate & Management Synergy with Employee Union-Jakarta (Speaker)		

Training/Workshop/Seminar	Tanggal Date	Peserta Participant
Narasumber Rakor Kerja sama Kediklatan dengan Kabupaten/Kota se-Jawa Barat "Pengembangan SDM Pegawai melalui pendidikan & pelatihan di KAI"-Jatinangor, Sumedang	18 September	M. Kuncoro Wibowo
Speaker at Coordination Meeting for Training & Development with Regency/City in West Java "HR development through education & training at KAI"-Jatinangor, Sumedang		
Program Breakfast Meeting Forum For Leaders-Pertamina Drilling Services Indonesia-Jakarta (Pembicara)	15 October	Candra Purnama
Rail Ticketing Europe 2014 Conference-Belgium	12-13 November	M. Kuncoro Wibowo
Rail Ticketing Europe 2014 Brussels, " The next generation of fare collection and ticketing technology-Brussels (Peserta)	12 November	M. Kuncoro Wibowo
Hosting Cooling System Presentation for Rolling Stock Directorate from PT Imeco Inter Sarana-Yogyakarta	13-14 November	Rono Pradipto
ASEAN Railways CEO Conference (ARCEO) di Hanoi, Vietnam	17-21 November	Eddi Hariyadhi dan Slamet Suseno Priyanto
Speaker for The XVIII TKMPN Management Forum-Batam (TKMPN: Temu Karya Mutu dan Produktivitas Nasional)	20-21 November	Rono Pradipto
Info Komputer Forum 2014, "IT Drivers Innovation-Jakarta (Pembicara)	26 November	M. Kuncoro Wibowo
Kuliah Umum IT Master Plan-Universitas Indonesia (Dosen Tamu)	28 November	M. Kuncoro Wibowo
Workshop AMC Surabaya, Paparan Mengenai Rencana Aktivasi Dan Pengembangan Angkutan Tram Di Kota Surabaya (Pembicara)	3 December	Candra Purnama

#### Program Orientasi Direktur Baru

Pada tahun 2014 tidak dilakukan program orientasi bagi anggota Direksi baru.

#### Orientation Program for New Directors

In 2014 there was no orientation program for new Board of Directors members.

#### Pengungkapan Mengenai *Board Manual*

*Board Manual* adalah petunjuk tata laksana kerja Dewan Komisaris dan Direksi yang menjelaskan tahapan aktivitas secara terstruktur, sistematis, mudah dipahami dan dapat dijalankan dengan konsisten, sehingga dapat menjadi acuan bagi Dewan Komisaris dan Direksi dalam melaksanakan tugas masing-masing untuk mencapai visi dan misi Perseroan. *Board Manual* dimaksudkan untuk menjelaskan hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi dalam melaksanakan tugas agar tercipta pengelolaan perusahaan secara profesional, transparan dan efisien.

#### Disclosure on Board Manual

*Board Manual* is a guide for work governance of Board of Commissioners and Board of Directors which describes phases of activities in a structured, systematic, comprehensible manner and can be implemented consistently, hence it can be a reference for Board of Commissioners and Board of Directors in carrying out their respective roles to achieve the Company's vision and mission. *Board Manual* is intended to explain work relationship of Board of Commissioners and Board of Directors in carrying out their roles to create professional, transparent and efficient corporate management.

*Board Manual* disusun berdasarkan prinsip-prinsip hukum korporasi, ketentuan Anggaran Dasar, peraturan perundang-undangan yang berlaku, arahan Pemegang Saham serta praktik-praktik terbaik (*best practices*) tata kelola yang baik (*Good Corporate Governance/GCG*).

*Board Manual* was prepared based on the principles of corporate law, provisions of the Articles of Association, the applicable laws and regulations, direction of Shareholders and best practices of Good Corporate Governance (GCG).

Pelaksanaan *Board Manual* merupakan salah satu bentuk komitmen dari Dewan Komisaris dan Direksi dalam rangka mengimplementasikan prinsip-prinsip GCG. Dengan adanya *Board Manual* diharapkan akan tercipta suatu pola hubungan kerja yang baku

Implementation of *Board Manual* is a commitment of Board of Commissioners and Board of Directors in order to implement GCG principles. With *Board Manual* is expected to create work relationship scheme which is standardized and mutually respectful as

dan saling menghormati yang dituangkan dalam piagam-piagam kerja organ Dewan Komisaris, dan dalam kebijakan-kebijakan Direksi bagi organ Direksi.

Board Manual bersifat dinamis dan selalu berkembang. Penyempurnaannya sangat tergantung kepada kebutuhan Dewan Komisaris dan Direksi sebagai akibat dari perubahan yang terjadi dan dihadapi oleh Perseroan. Untuk itu Board Manual akan dievaluasi setiap tahun sesuai dengan perkembangan dinamika kegiatan usaha KAI dan adanya pengaruh perkembangan lingkungan strategis, baik regional maupun global.

Board Manual KAI ditetapkan berdasarkan Kesepakatan Bersama Dewan Komisaris dan Direksi pada Februari 2013 yang ditandatangani oleh Komisaris Utama dan Direktur Utama.

#### **Kebijakan Mengenai Suksesi Direksi**

KAI memiliki kebijakan suksesi untuk Direksi yang telah berjalan dengan baik. Sebagian besar anggota Direksi termasuk Direktur Utama saat ini berasal dari internal perusahaan yang dipersiapkan melalui Managerial Development Program yang berjenjang untuk meningkatkan kompetensi pekerja. Suksesi manajemen didahului dengan program kaderisasi (*talent management*) dengan mempertimbangkan integritas, dedikasi dan kompetensi individu. Calon anggota Direksi diusulkan oleh Dewan Komisaris kepada Menteri BUMN sebagai calon anggota Direksi dari internal untuk menjalani proses uji kelayakan dan kepatutan (*fit and proper test*) dan evaluasi oleh tim yang ditetapkan oleh Menteri BUMN.

#### **Pengungkapan Hubungan Afiliasi Antara Dewan Komisaris dan Direksi**

#### **Independensi dan Hubungan Afiliasi Dewan Komisaris**

Setiap anggota Dewan Komisaris KAI wajib bertindak independen, tidak memiliki benturan kepentingan dan bebas dari intervensi pihak manapun yang berkaitan dengan perusahaan yang dapat mengganggu dan mempengaruhi tindakan yang diambil selaku anggota Dewan Komisaris.

Seluruh anggota Dewan Komisaris tidak memiliki hubungan keuangan, kepengurusan, kepemilikan saham dan/atau hubungan keluarga sedarah sampai dengan derajat ketiga, baik menurut garis lurus maupun garis ke samping atau hubungan semenda

outlined in work charters of Board of Commissioners organs, and in policies of Board of Directors for Board of Directors organs.

Board Manual is dynamic and always developing. The refinement is highly dependent on the needs of Board of Commissioners and Board of Directors as a result of changes occurred and faced by the Company. Hence Board Manual will be evaluated on an annual basis according to development of business dynamics of KAI and influence of strategic environment development both regionally and globally.

Board Manual of KAI was established based on Joint Agreement of Board of Commissioners and Board of Directors in February 2013, signed by President Commissioner and President Director.

#### **Succession Policy for Board of Directors**

KAI has a succession policy for Board of Directors which has been implemented well. Most of Board of Directors members including the current President Director come from internal who were prepared through gradual Managerial Development Program to improve employee competence. Management succession is preceded by talent management taking into account integrity, dedication and competence of individuals. Prospective members of Board of Directors are proposed by Board of Commissioners to Minister of SOE as prospective members of Board of Directors from internal to undergo fit and proper test and evaluation by a team appointed by Minister of SOE.

#### **Disclosure of Affiliated Relationship between Board of Commissioners and Board of Directors**

#### **Independence and Affiliated Relationships of Board of Commissioners**

Each member of Board of Commissioners of KAI should act independently, without conflict of interest and free from intervention of any party related to the Company that can interfere and influence the actions taken as a member of Board of Commissioners.

All members of Board of Commissioners do not have financial or managerial relationship, shares ownership and/or related by blood to the third degree, either vertically or horizontally to the side or relationship by marriage with other Board of

dengan anggota Dewan Komisaris lainnya dan/atau dengan Pemegang Saham dan/atau dengan anggota Direksi sehingga dalam pelaksanaan tugasnya sebagai anggota Dewan Komisaris dapat bertindak independen.

Hubungan keluarga dan keuangan antara anggota Dewan Komisaris dengan sesama anggota Dewan Komisaris dan/atau anggota Direksi serta Pemegang Saham Perseroan selama periode tahun 2014 ditunjukkan sebagai berikut:

Commissioners members and/or Shareholders and/or Board of Directors members so that in performing their roles as Board of Commissioners members can act independently.

Family and financial relationships between Board of Commissioners members and other Board of Commissioners members and/or Board of Directors members and Shareholders of the Company during 2014 are as follows:

Nama Name	Hubungan Keluarga Dengan Family Relationship with						Hubungan Keuangan Dengan Financial relationship with					
	Dewan Komisaris BOC		Direksi BOD		Pemegang Saham Shareholder		Dewan Komisaris BOC		Direksi BOD		Pemegang Saham Shareholder	
	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No
Djoko Sarwoko		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Ashwin Sasongko		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Umiyatun Hayati T.		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Muchtar Arifin		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Leon Muhamad		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Hambra		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Danang Parikesit		✓		✓		✓		✓		✓		✓

**Kepengurusan/Rangkap Jabatan dan Kepemilikan Saham Dewan Komisaris pada Perusahaan Lain**  
 Hubungan kepengurusan dan kepemilikan saham oleh anggota Dewan Komisaris periode tahun 2014 baik pada perusahaan/instansi, BUMN maupun institusi lainnya ditunjukkan sebagai berikut:

**Management/Multiple Positions and Shares Ownership of Board of Commissioners in Other Companies**

Managerial relationship and shares ownership by Board of Commissioners members during 2014 in other companies/agencies, SOE or institutions are shown as follows:

Nama Name	Kepengurusan dan Kepemilikan Saham pada Perusahaan Lain Directorship and Share Ownership in Other Companies					
	Sebagai Anggota Dewan Komisaris As a Member of BOC		Sebagai Anggota Direksi As Member of BOD		Sebagai Pemegang Saham As Shareholder	
	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No
Djoko Sarwoko		✓		✓		✓
Ashwin Sasongko		✓		✓		✓
Umiyatun Hayati T.		✓		✓		✓
Muchtar Arifin		✓		✓		✓
Leon Muhamad		✓		✓		✓
Hambra		✓		✓		✓
Danang Parikesit		✓		✓		✓

### Independensi dan Hubungan Afiliasi Direksi

Semua anggota Direksi KAI tidak mempunyai hubungan afiliasi antar Direksi, dengan Dewan Komisaris dan Pemegang Saham. Independensi Direksi ditetapkan untuk menjalankan segala tindakan pengurusan Perseroan atau hubungan dengan pihak lain secara independen tanpa campur tangan pihak-pihak lain atau yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan Anggaran Dasar perusahaan yang secara material dapat mengganggu objektivitas dan kemandirian tugas Direksi dalam menjalankan kepentingan perusahaan. Antar anggota Direksi serta antara anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris tidak memiliki hubungan keluarga sampai derajat ketiga, baik menurut garis lurus maupun garis ke samping termasuk hubungan yang timbul karena perkawinan.

### Independence and Affiliated Relationships of Board of Directors

All members of Board of Directors of KAI have no affiliated relationships among Directors, with Board of Commissioners and Shareholders. The independence of Board of Directors is determined to take management measures of the Company or relationships with other parties independently without interference from other parties or contrary to the laws and regulations and the Company's Articles of Association which could materially interfere objectivity and independence of Board of Directors in carrying out the Company's interests. Among Directors and between Board of Directors members and Board of Commissioners members are not related by blood to the third degree, either vertically or horizontally to the side or relationship by marriage.

Nama Name	Hubungan Keluarga Dengan Family Relationship with						Hubungan Keuangan Dengan Financial relationship with					
	Dewan Komisaris BOC		Direksi BOD		Pemegang Saham Shareholder		Dewan Komisaris BOC		Direksi BOD		Pemegang Saham Shareholder	
	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No	Ya Yes	Tidak No
Edi Sukmoro		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Bambang Eko Martono		✓		✓		✓		✓		✓		✓
A. Herlianto		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Slamet Suseno Priyanto		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Rono Pradipto		✓		✓		✓		✓		✓		✓
M. Kuncoro Wibowo		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Candra Purnama		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Eddi Hariyadhi		✓		✓		✓		✓		✓		✓
Kurniadi Atmosasmito		✓		✓		✓		✓		✓		✓

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 Pasal 19, Direksi harus menyampaikan informasi mengenai jabatan Komisaris di anak perusahaan/perusahaan patungan dan/atau perusahaan lainnya. Terkait hal tersebut, sepanjang tahun 2014 anggota Direksi yang merangkap jabatan adalah sebagai berikut:

According to Regulation of Minister of SOE No. PER-01/MBU/2011, Article 19, Board of Directors should submit information on Commissioner position in subsidiaries/joint ventures and/or other companies. Related to this, during 2014, Board of Directors members with multiple positions are as follows:

<b>Rangkap Jabatan pada Direksi</b> <b>Double Position on the Board of Directors</b>			
<b>Nama Name</b>	<b>Jabatan di Position in KAI</b>	<b>Jabatan pada BUMN/Perusahaan Lain Position in the other SoE/Company</b>	<b>Jabatan pada Anak Perusahaan Position in the Subsidiaries</b>
Edi Sukmoro	Direktur Utama President Director	Tidak ada None	PT Kereta Api Logistik (Komisaris Commissioner)
Bambang Eko Martono	Direktur Komersial Managing Director of Commerce	Tidak ada None	Tidak ada None
A. Herlianto	Direktur Operasi Managing Director of Operation	Tidak ada None	PT KAI Commuter Jabodetabek (Komisaris Utama President Commissioner)
Slamet Suseno Priyanto	Direktur Pengelolaan Prasarana Managing Director of Infrastructure	Tidak ada None	Tidak ada None
Rono Pradipto	Direktur Pengelolaan Sarana Managing Director of Rolling Stock	Tidak ada None	PT KA Pariwisata (Komisaris Utama President Commissioner)
M. Kuncoro Wibowo	Direktur SDM, Umum dan TI Managing Director of HR, General Service and Information Technology	Tidak ada None	PT Reska Multi Usaha (Komisaris Commissioner)
Candra Purnama	Direktur Logistik dan Pengembangan Managing Director of Logistic and Development	Tidak ada None	KA Properti Manajemen (Komisaris Commissioner)
Eddi Hariyadhi	Direktur Aset Tanah dan Bangunan Managing Director of Land and Building Asset	Tidak ada None	Tidak ada None
Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan Managing Director of Finance	Tidak ada None	PT Railink (Komisaris Commissioner)

#### Penilaian Kinerja Dewan Komisaris dan Direksi

##### A. Penilaian Kinerja Dewan Komisaris

Penilaian Kinerja Dewan Komisaris dilakukan oleh Pemegang Saham dalam RUPS berdasarkan kinerja Perseroan yang dituangkan dalam Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan Perusahaan. Penilaian kinerja Dewan Komisaris dalam RUPS tercermin dari keputusan RUPS yang memberikan persetujuan Laporan Tahunan dan pengesahan Laporan

#### Performance Assessment of Board of Commissioners and Board of Directors

##### A. Performance Assessment of Board of Commissioners

Performance Assessment of Board of Commissioners is conducted by Shareholders in GMS based on the Company's performance as incorporated in Annual Report and Financial Statements of the Company. Performance assessment of Board of Commissioners in GMS is reflected in GMS decision which provided

Keuangan termasuk di dalamnya adalah Laporan Dewan Komisaris mengenai tugas pengawasan Perusahaan untuk tahun buku yang lalu.

Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2011 memberikan wewenang kepada RUPS untuk menetapkan indikator pencapaian kinerja (*Key Performance Indicators/KPI*) Dewan Komisaris berdasarkan usulan Dewan Komisaris. KPI merupakan ukuran penilaian atas keberhasilan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab pengawasan dan pemberian nasihat oleh Dewan Komisaris sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan/atau Anggaran Dasar. Perkembangan realisasi KPI wajib dilaporkan Dewan Komisaris secara triwulan kepada pemegang saham/Menteri BUMN.

### 1) Pelaksanaan Asesmen

Penilaian kinerja Dewan Komisaris tahun 2014 dilakukan secara *self assessment* dan bersifat kolegial yang merupakan bagian dari Laporan Tugas Pengawasan Dewan Komisaris. Pelaksanaan tugas telah direncanakan setiap awal tahun dalam suatu program kerja yang tercantum dalam RKAP.

### 2) Hasil Penilaian KPI

Hasil penilaian KPI Dewan Komisaris tahun 2014 adalah sebagai berikut:

approval for Annual Report and Financial Statements including Board of Commissioners Report regarding supervisory role for the previous financial year.

Regulation of Minister of SOE No. PER-01/MBU/2011 authorizes GMS to determine Key Performance Indicators (KPI) for Board of Commissioners based on Board of Commissioners proposal. KPI are assessment measurement of successful implementation of roles and responsibilities in supervision and advisory by Board of Commissioners in accordance with the laws and regulations and/or the Articles of Association. Development of KPI realization should be reported by Board of Commissioners on a quarterly basis to shareholders/Minister of SOE.

### 1) Assessment

Performance assessment of Board of Commissioners in 2014 was conducted with self-assessment and collegial which was part of Supervisory Report of Board of Commissioners. Roles performance is planned at the beginning of each year in work program incorporated in RKAP.

### 2) KPI Assessment Results

KPI assessment results of Board of Commissioners in 2014 are as follows:

No.	Indikator Indicators	Target Target	Realisasi Realization	% Pencapaian Achievement	Bobot Weight	Skor Score
A	<b>Aspek pengawasan dan penasihat</b> <b>Supervision and advisory aspect</b>				<b>55</b>	<b>55,00</b>
1	Kinerja Perusahaan Tanggapan atas kinerja bulanan, triwulanan, semesteran dan tahunan Company performance Opinion on monthly, quarterly, half-yearly and yearly performance reports	19 kali times	19 kali times	100,00%	10	10,00
2	a. Rapat Dewan Komisaris b. Rapat Dewan Komisaris dan Direksi a. BoC Meeting b. BoC and BoD Meeting	12 kali times 12 kali times	15 kali times 17 kali times	125,00% 141,67%	7,5	7,50
	Kehadiran rapat Kehadiran rutin Meeting attendance Routine attendance	75% 672 kali times	88% 1.114 kali times	117,33% 165,77%	7,5	7,50
3	Menjawab surat Direksi (Pasal 11 ayat (9) Anggaran Dasar: 30 hari kerja setelah surat diterima) Responding to Directors letter (Article 11 sub-article (9) Articles of Association: 30 days since receipt of letter)	74 bh letters	74 bh letters	100,00%	10	10,00

No.	Indikator Indicators	Target Target	Realisasi Realization	% Pencapaian Achievement	Bobot Weight	Skor Score
4	Hasil temuan audit internal/eksternal (Monitoring ke objek temuan di Kantor Pusat/Daop/ Divre dan unit kerja lain) Internal/external audit findings (monitoring of finding objects at Head Office/Daop/ Divre and other work units)	4	4	100,00%	10	10,00
5	Evaluasi kinerja Daop/Divre dan unit kerja lainnya Performance evaluation of Daop/Divre and other work units	4 kali times	7 kali times	175,00%	10	10,00
<b>B</b>	<b>Aspek Pelaporan Reporting aspect</b>				<b>25</b>	<b>25,00</b>
6	Program kerja tahunan (RKAP Dewan Komisaris tahun 2014) Annual work program (BoC RKAP for 2014)	1 kali times	1 kali times	100,00%	5	5,00
7	Laporan/pendapat/saran progress kepada pemegang saham Reports/Opinion/Recommendation progress to shareholders	19 kali times	19 kali times	100,00%	15	15,00
8	Tugas pengawasan (Laporan tugas pengawasan) Supervision (Supervision report)	36	36	100,00%	5	5,00
<b>C</b>	<b>Aspek Dinamis Lainnya Other Dynamic Aspect</b>				<b>20</b>	<b>20,00</b>
9	Pengenalan (Jika ada Anggota Dewan Komisaris baru) Introduction (with new BoC member)	-	-	0%	-	-
10	Peningkatan kompetensi (Mengikuti seminar, workshop, studi banding, diskusi dengan narasumber dll.) Competence development (Participation in seminars, workshops, benchmarking, discussions etc.)	2 kali times	4 kali times	200,00%	5	5,00
11	RKAP korporat tahunan (Risalah RUPS RKAP 2014) Corporate annual RKAP (Summary GMS RKAP 2014)	1 kali times	1 kali times	100,00%	5	5,00
12	Laporan Manajemen tahun 2013 (Risalah RUPS LM 2013) Management Report 2013 (Summary GMS LM 2013)	1 kali times	1 kali times	100,00%	5	5,00
13	Kunjungan kerja ke lokasi unit kerja perusahaan (Laporan hasil kunjungan kerja dilaporkan kepada manajemen terkait) Visit to work unit location (Report of results of visits submitted to th relevant management)	4 kali times	6 kali times	150,00%	5	5,00
<b>Jumlah Total</b>					<b>100</b>	<b>100</b>

#### B. Penilaian Kinerja Direksi

Pada setiap awal tahun, Direksi membuat kontrak manajemen yang tertuang dalam KPI (*Key Performance Indicators*) yang merupakan penjabaran dari RKAP yang disahkan RUPS. Penyusunan KPI mengacu Surat Menteri Negara BUMN No. S-676/MBU/2004 tanggal 22 Desember 2004 tentang

#### B. Performance Assessment of Board of Directors

At the beginning of each year, Board of Directors prepares management contract which is incorporated in KPI (*Key Performance Indicators*) which are elaboration of RKAP ratified by GMS. KPI preparation refers to Letter of State Minister of SOE No. S-676/MBU/2004 dated December 22, 2004 concerning KPI

Penerapan KPI yang bertujuan sebagai alat penilaian bagi Pemegang Saham atas kinerja Direksi sampai dengan akhir tahun.

Hasil penilaian KPI Direksi tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Implementation which is intended as assessment tool for Shareholders on Board of Directors performance until the end of the year.

KPI assessment results of Board of Directors in 2014 are as follows:

No.	Aspek Aspect	Target	Realisasi	% Pencapaian Achievement	Bobot Weight	Skor Score
I	Kepemimpinan Leadership				9	9,28
1	GCG (Skor asesmen GCG) GCG (GCG assessment score)	75%	84,03	1,12	5	5,60
2	Skor KPKU KPKU Score	500	462,25	0,92	4	3,68
II	Perencanaan Strategis Strategic Planning				9	6,64
3	Capital Expenditure					
	Realisasi program investasi Realization of investment programs	100%	76,92	0,77	2,5	1,92
	Pencapaian fisik investasi Physical progress of investments	75%	21,46	0,29	2,5	1,92
4	Sinergi BUMN Synergy with SOE	100%	100	1,00	4	4,00
III	Fokus Pada Pelanggan dan Pasar Customer and Market Focus				24	23,66
5	Indeks Kepuasan Pelanggan Angkutan KA Penumpang Satisfaction Index of Passenger Train Customers	4 (skala Likert)	4,09	1,02	8	8,18
6	Indeks Kepuasan Pelanggan Angkutan KA Barang Satisfaction Index of Freight Train Customers	4 (skala Likert)	3,74	0,94	8	8,18
7	Relasi baru angkutan barang Freight Train New Relation	100%	100	1,00	8	8,00
IV	Perbaikan Kinerja Pekerja Employee Performance Improvement				20	19,70
8	Indeks Kepuasan Pekerja Employee Satisfaction Index	4	4,91	1,23	7	7,35
9	Rasio kompetensi pekerja operasional Competence ratio of operational personnel	85%	100	1,18	6	6,30
10	Produktivitas pekerja terhadap pendapatan usaha Employee productivity to operational revenue	503.720 (ribu/ orang)	409,844	0,86	7	6,05
V	Pengelolaan Proses Produksi/Pelayanan Management of Production Process/Service				18	13,82
11	Waktu peredaran gerbong (WPG) Train car turn-around time (WPG)	2,4 (hari)	2,40	1,00	4	4,20
12	Jumlah kecelakaan Number of accidents	30 (kali kejadian)	61	0,49	4	1,97
13	Ketepatan waktu kedatangan KA On time performance of trains	42,67%	28,72	0,67	3	2,02
14	Indeks ketersediaan dan keandalan sarana Facility availability and reliability index					
	<b>Ketersediaan sarana Facility availability:</b>					

No.	Aspek Aspect	Target	Realisasi	% Pencapaian Achievement	Bobot Weight	Skor Score
	- Lok Locomotives	0,75	0,80	1,06	4	0,70
	- Kereta (Rasio stamformasi (SF)/Siap operasi - Train (ratio of ready-to-operate formation)	0,83	0,90	1,09		0,70
	- Gerbong Wagon	0,60	0,71	1,19		0,70
	<b>Jumlah gangguan sarana (kali kejadian) Facility Disruption (times of event)</b>					
	- Lok Locomotives	600	441	1,36		0,70
	- Kereta Coach	800	1151	0,70		0,70
	- Gerbong Wagon	124	65	1,91		0,70
15	Pertumbuhan volume angkutan Growth of transport volume					0,70
	- Angkutan Barang Freight transportation	58,33%	24,16	0,41	3	0,62
	- Angkutan Penumpang Passenger transportation	37,52%	26,28	0,70	3	1,05
VI	Keuangan dan Pasar Finance and Market				20	18,03
16	ROCE	4,32%	11,36	2,96	6	7,20
17	Operating Ratio Operating Ratio	85,26%	85,01	1,01	5	5,04
18	Tingkar pemenuhan kontrak PSO Level of PSO contract achievement	100%	88,97	0,89	4	3,56
19	Pertumbuhan pendapatan Growth of revenue	59,29%	21,82	0,45	5	2,23
	<b>TOTAL</b>				<b>100</b>	<b>91,13</b>

### Kebijakan Remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi

#### A. Prosedur Penetapan Remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi

Penetapan remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-07/MBU/2010 jo PER-04/MBU/2013 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Pengawas BUMN.

Berdasarkan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) KAI tanggal 8 April 2014 tentang Persetujuan Laporan Tahunan Tahun Buku 2013 dan Surat Dewan Komisaris dan Direksi kepada Menteri BUMN No. 04/CF/KOM/IV/2014 tanggal 21 April 2014 perihal Permohonan Pembagian *Tantiem* Atas Kinerja Keuangan Tahun Buku Per 31 Desember 2013 Dan Gaji Direksi Tahun 2014, telah ditetapkan remunerasi bagi Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan yang mencakup gaji/honorarium, tunjangan, fasilitas dan *Tantiem*.

### Remuneration Policy for Board of Commissioners and Board of Directors

#### A. Procedure of Remuneration Determination for Board of Commissioners and Board of Directors

Determination of remuneration for Board of Commissioners and Board of Directors refers to Regulation of Minister of SOE No. PER-07/MBU/2010 jo PER-04/MBU/2013 concerning Guidelines for Income Determination for Board of Directors, Board of Commissioners, and Trustees of SOE.

According to Decision of General Meeting of Shareholders (GMS) of KAI dated April 8, 2014 concerning Approval of Annual Report for Financial Year 2013 and Letter of Board of Commissioners and Board of Directors to Minister of SOE No. 04/CF/KOM/IV/2014 dated April 21, 2014 concerning Request for *Tantiem* Distribution for Financial Performance for Financial Year per December 31, 2013 and Salaries for Board of Directors in 2014, remuneration for Board of Commissioners and Board of Directors was determined including salary/honorarium, allowances, facilities and *tantiem*.

Kriteria penetapan remunerasi tersebut adalah:

- a. Penetapan penghasilan berupa gaji/honorarium, tunjangan dan fasilitas yang bersifat tetap dilakukan dengan mempertimbangkan faktor pendapatan, aktiva, kondisi dan kemampuan keuangan perusahaan, tingkat inflasi, dan faktor lain yang relevan, serta tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
- b. Penetapan penghasilan berupa tunjangan dan tantiem yang bersifat variabel, dilakukan dengan mempertimbangkan faktor pencapaian target, tingkat kesehatan, dan kemampuan keuangan, serta faktor lain yang relevan.

#### B. Struktur Remunerasi Direksi

Berdasarkan keputusan RUPS tanggal 8 April 2014, honorarium Direksi untuk tahun 2014 adalah sebagai berikut:

- a. Gaji Direktur Utama: Rp110.000.000 (100%)
- b. Gaji Direktur lainnya: 90% dari penghasilan Direktur Utama

Komponen remunerasi Direksi tahun 2014 meliputi:

- a. Gaji/Honorarium
- b. Tunjangan-tunjangan meliputi:
  - Tunjangan hari raya keagamaan sebesar satu kali gaji/honorarium.
  - Tunjangan pakaian sebesar Rp10 juta/tahun.
  - Tunjangan perumahan sebesar Rp228 juta/tahun.
  - Tunjangan transportasi Direktur Utama sebesar Rp198 juta/tahun.
  - Tunjangan transportasi Direksi sebesar Rp180 juta/tahun.
  - Tunjangan *utility* sebesar 30% dari tunjangan Perumahan/tahun.
  - Asuransi Purna Bakti Dirut sebesar Rp264 juta.
  - Asuransi Purna Bakti Direksi sebesar Rp237,6 juta.

Selain itu, Direksi menerima tantiem atas kinerja Perseroan tahun buku 2013 sebesar Rp16.000.000.000 yang dibagi untuk Direktur Utama, anggota Direksi, Komisaris Utama dan anggota Dewan Komisaris, masing-masing 100%, 90%, 40%, 36% dan dibagikan secara proporsional sesuai dengan masa bakti yang bersangkutan pada tahun 2013 dan pencapaian target masing-masing Direksi yang telah disepakati di awal tahun. Pajak penghasilan atas *tantiem* dibebankan kepada penerima dan tidak boleh dibebankan sebagai biaya Perseroan.

Criteria for remuneration determination are:

- a. Determination of income in form of salary/honorarium, allowances and facilities which are fixed by considering factors of income, assets, financial condition and capacity of the Company, inflation rate, and other relevant factors, and should not be contrary to the laws and regulations.
- b. Determination of income in form of allowances and bonuses which are variable by considering factors of target achievement, soundness, financial capacity, and other relevant factors.

#### B. Remuneration Structure of Board of Directors

According to GMS decision dated April 8, 2014, honorariums of Board of Directors for 2014 are as follows:

- a. Salary of President Director: Rp110,000,000 (100%)
- b. Salary of other Directors: 90% of President Director income

Remuneration components of Board of Directors in 2014 included:

- a. Salary/Honorarium
- b. Allowances including:
  - Religious holiday allowance of one time salary/honorarium.
  - Clothing allowance of Rp10 million/year.
  - Housing allowance of Rp228 million/year.
  - Transportation allowance for President Director of Rp198 million/year.
  - Transportation allowance for Directors of Rp180 million/year.
  - Utility allowance of 30% of Housing allowance/year.
  - Post-Employment Insurance for President Director of Rp264 million.
  - Post-Employment Insurance for Directors of Rp237.6 million.

In addition, Board of Directors received annual bonus based on the Company's performance for the financial year 2013 amounted to Rp16,000,000,000 which was distributed to the President Director, members of the Board of Directors, the President Commissioner, and members of the Board of Commissioners, respectively 100%, 90%, 40%, 36% and distributed proportionally in accordance with the respective service years in 2013 and achievement of individual targets of each Director as agreed at the beginning of the year. Income tax on *tantiem* is charged to the recipient and should not be charged as the Company's expense.

Remunerasi Direksi pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Remuneration for Board of Directors in 2014 is as follows:

(dalam ribuan Rp)

(in thousand Rp)

Nama Name	THP Bulanan Monthly	THP Setahun Yearly	Tunjangan per tahun Allowance Per Year	Total THP dan Tunjangan setahun Total THP and Allowance a Year	THR 2014	Tantiem 2014	Total
1	2	3	4	5 = 4 + 3	6	7	8 = 5 + 6 + 7
Ignasius Jonan <sup>1)</sup>	110.000	1.320.000	425.000	1.855.000	110.000	1.539.557	3.504.557
Edi Sukmoro <sup>2)</sup>	110.000	1.320.000	583.000	2.013.000	99.000	1.270.135	3.382.135
Slamet Suseno Priyanto <sup>3)</sup>	99.000	1.188.000	410.000	1.697.000	99.000	-	1.796.000
Sulistyo Wimbo Hardjito <sup>4)</sup>	99.000	1.188.000	80.000	1.367.000	-	1.024.921	2.391.921
A. Herlianto	99.000	1.188.000	490.000	1.777.000	99.000	1.385.602	3.261.602
Candra Purnama	99.000	1.188.000	490.000	1.777.000	99.000	1.385.602	3.261.602
Bambang Eko Martono	99.000	1.188.000	490.000	1.777.000	99.000	346.400	2.222.400
Rono Pradipto	99.000	1.188.000	490.000	1.777.000	99.000	1.385.602	3.261.602
M. Kuncoro Wibowo	99.000	1.188.000	490.000	1.777.000	99.000	1.385.602	3.261.602
Joko Margono <sup>5)</sup>	99.000	1.188.000	401.935	1.688.935	99.000	1.385.602	3.173.537
Eddi Suryanto Hariyadhi <sup>6)</sup>	99.000	1.188.000	113.064	1.400.064	-	-	1.400.064
Kurniadi Atmosasmito	99.000	1.188.000	480.000	1.668.000	99.000	1.385.602	3.152.602
<b>JUMLAH</b>	<b>1.210.000</b>	<b>14.520.000</b>	<b>4.943.000</b>	<b>19.463.000</b>	<b>1.001.000</b>	<b>12.494.625</b>	<b>32.958.624</b>

1) Berakhir masa jabatan per 28 Oktober 2014 Term of Office ended per October 28, 2014  
 2) Mulai menjabat sebagai Direktur Utama pada 28 Oktober 2014, sebelumnya adalah Direktur Aset Tanah dan Bangunan  
     Term of Office as President Director started on October 28, 2014, previously Managing Director of Land and Building Assets  
 3) Berakhir masa jabatan per 21 Februari 2014 Term of Office ended per February 21, 2014  
 4) Mulai menjabat pada 29 April 2014 Term of Office started on April 29, 2014  
 5) Mulai menjabat pada 21 Februari 2014 Term of Office started on February 21, 2014  
 6) Mulai menjabat pada 17 Oktober 2014 Term of Office started on October 17, 2014

### C. Struktur Remunerasi Dewan Komisaris

Berdasarkan keputusan RUPS tentang Persetujuan atas Laporan Tahunan dan Pengesahan atas Laporan Keuangan Tahun Buku 2013 tanggal 8 April 2014, honorarium Dewan Komisaris untuk tahun 2014 ditetapkan sebagai berikut:

- a. Gaji Komisaris Utama: 45% dari gaji Direktur Utama atau Rp49.500.000.
- b. Gaji Komisaris lainnya: 90% dari gaji Komisaris Utama atau Rp44.550.000.

Komponen remunerasi Dewan Komisaris tahun 2014 meliputi:

- a. Gaji/Honorarium,
- b. Tunjangan-tunjangan, yang meliputi:
  - Tunjangan hari raya keagamaan sebesar satu kali gaji/honorarium.
  - Tunjangan Transportasi sebesar 20% dari honor masing-masing anggota Dewan Komisaris.

### C. Remuneration Structure of Board of Commissioners

According to GMS decision concerning Approval for Annual Report and Ratification of Financial Statements for Financial Year 2013 dated April 8, 2014, honorarium of Board of Commissioners for 2014 was determined as follows:

- a. Salary of President Commissioner: 45% of salary of President Director or Rp49,500,000.
- b. Salary of other Commissioners: 90% of President Commissioner salary or Rp44,550,000.

Remuneration components of Board of Commissioners in 2014 included:

- a. Salary/Honorarium,
- b. Allowances including:
  - Religious holiday allowance of one time salary/honorarium.
  - Transport allowance of 20% of salary of each Board of Commissioners member.

- Asuransi Purna Jabatan sebesar 25% dari honorarium.
- Tunjangan dan fasilitas lainnya sama dengan tunjangan dan fasilitas yang diterima pada tahun 2013.

- Post-Employment Insurance of 25% of the honorarium.
- Other allowances and facilities equal to allowances and facilities received in 2013.

Remunerasi Dewan Komisaris pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Remuneration for Board of Commissioners in 2014 is as follows:

(dalam ribuan Rp)				(in thousand Rp)			
Nama Name	THP Bulanan Monthly	THP Setahun Yearly	Tunjangan per Tahun Allowance Per Year	Total THP dan Tunjangan Setahun Total THP and Allowance a Year	THR THR 2014	Tantiem 2014	Total
1	2	3	4	5 = 4 + 3	6	7	8 = 5 + 6 + 7
Iman Haryatna <sup>1)</sup>	49.500	594.000	119.300	762.800	49.500	615.823	1.428.123
Djoko Sarwoko <sup>2)</sup>	49.500	594.000	9.900	653.400	-	-	653.400
Ashwin Sasongko	44.550	534.600	117.280	696.430	44.550	554.241	1.295.221
Leon Muhamad	44.550	534.600	117.280	696.430	44.550	369.494	1.110.474
Umiyatun Hayati T.	44.550	534.600	117.280	696.430	44.550	554.241	1.295.221
Abi Kusno <sup>3)</sup>	44.550	534.600	108.370	687.520	44.550	554.241	1.286.311
Danang Parikesit <sup>4)</sup>	44.550	534.600	8.910	588.060	-	-	588.060
Muchtar Arifin	44.550	534.600	117.280	696.430	44.550	438.774	1.179.754
Hambra	44.550	534.600	117.280	696.430	44.550	-	740.980
<b>JUMLAH</b>	<b>410.850</b>	<b>4.930.200</b>	<b>832.880</b>	<b>6.173.930</b>	<b>316.800</b>	<b>3.086.813</b>	<b>9.577.543</b>

1) Berakhir masa jabatan per 26 November 2014 Term of Office ended per November 26, 2014

2) Mulai menjabat pada 26 November 2014 Term of Office started on November 26, 2014

3) Berakhir masa jabatan per 26 November 2014 Term of Office ended per November 26, 2014

4) Mulai menjabat pada 26 November 2014 Term of Office started on November 26, 2014

## Organ Pendukung Dewan Komisaris

## Board of Commissioners Supporting Organ

### Sekretaris Dewan Komisaris

Sekretaris Dewan Komisaris bertugas untuk membantu menciptakan tertib kerja, transparansi, akuntabilitas, dan kelancaran pelaksanaan tugas Dewan Komisaris. Kriteria dan prosedur pengangkatan Sekretaris Dewan Komisaris mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tanggal 24 Agustus 2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris BUMN.

### Secretary to Board of Commissioners

Secretary to Board of Commissioners assists to create an orderly work, transparency, accountability, and smooth roles performance of Board of Commissioners. Criteria and procedure of appointment of Secretary to Board of Commissioners refer to Regulation of Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 dated August 24, 2012 concerning Supporting Organs of Board of Commissioners of SOE.

### Tugas dan Tanggung Jawab

Tugas dan tanggung jawab Sekretaris Dewan Komisaris diatur dalam *Board Manual*, dengan tugas pokok sebagai berikut:

### Roles and Responsibilities

Roles and responsibilities of Secretary to Board of Commissioners are stipulated in *Board Manual*, with the following main roles:

- a. Mempersiapkan rapat, termasuk bahan rapat (*briefing sheet*) Dewan Komisaris;
- b. Membuat risalah rapat dewan komisaris sesuai ketentuan Anggaran Dasar perusahaan;

- a. Preparing meetings, including briefing sheet for Board of Commissioners;
- b. Preparing minutes of Board of Commissioners meetings in accordance with the Company's Articles of Association;

- c. Mengadministrasikan dokumen dewan komisaris, baik surat masuk, surat keluar, risalah rapat maupun dokumen lainnya;
- d. Menyusun rancangan rencana kerja dan anggaran (RKA) Dewan Komisaris;
- e. Menyusun rancangan laporan-laporan Dewan Komisaris;
- f. Melaksanakan tugas dari Dewan Komisaris.
- c. Administer documents of Board of Commissioners, including incoming mails, outgoing mails, minutes of meetings and other documents;
- d. Drafting work plan and budget (RKA) of Board of Commissioners;
- e. Drafting reports of Board of Commissioners;
- f. Performing roles of Board of Commissioners.

Sekretaris Dewan Komisaris saat ini dijabat oleh Sutadi yang diangkat melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris No. SK03/DEKOM/X/1/2012 tanggal 12 Oktober 2012 untuk periode jabatan 2012-2015.

#### **Profil Sekretaris Dewan Komisaris**

Lahir di Trenggalek, Jawa Tengah, tahun 1953, menyelesaikan pendidikan S1 di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Lembaga Administrasi Negara (LAN)-RI tahun 1989. Memulai karier sebagai pelaksana pada Dinas Lalu Lintas PJKA Inspeksi 1 Jakarta pada tahun 1974. Pernah menjabat Kepala Seksi Sekretaris Direksi KAI pada tahun 1995 dan Kepala Bidang Umum, Protokol dan Kerumahtanggaan KAI pada tahun 2005. Mengakhiri masa tugas tahun 2009 dengan pangkat terakhir Pembina Tingkat I Golongan IV b.

#### **Remunerasi Sekretaris Dewan Komisaris**

Remunerasi yang diterima oleh Sekretaris Dewan Komisaris terdiri atas gaji/honorarium dan tunjangan. Besaran remunerasi Sekretaris Dewan Komisaris tahun 2014 mengacu pada Pasal 7 ayat (2) Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 terdiri dari:

- a. Honorarium sebesar 15% dari gaji Direktur Utama Perusahaan;
- b. Tunjangan-tunjangan:
  - 1) Transportasi sebesar 20% dari honorarium.
  - 2) Komunikasi sebesar 5% dari honorarium.
- c. *Tantiem* atau insentif kinerja setara dengan bonus pejabat satu tingkat dibawah Direksi (EVP).

Secretary to Board of Commissioners is currently held by Sutadi who was appointed with Decision of Board of Commissioners No. SK03/Dekom/X/1/2012 dated October 12, 2012 for office term 2012-2015.

#### **Profile of Secretary to Board of Commissioners**

Born in Trenggalek, Central Java, in 1953, graduated as Bachelor from Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Lembaga Administrasi Negara (LAN)-RI in 1989. Started his career as an executive at Department of Traffic PJKA Inspection 1 Jakarta in 1974. He served as Secretary Section Head of Board of Directors of KAI in 1995 and Head of Public Affairs, Protocol and Internal Affairs of KAI in 2005. Ending his career in 2009 with the latest grade of Advisor Level I Group IV b.

#### **Remuneration for Secretary to Board of Commissioners**

Remuneration received by Secretary to Board of Commissioners consists of salary/honorarium and allowances. The amount of remuneration for Secretary to Board of Commissioners in 2014 refers to Article 7 (2) of Regulation of Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 consists of:

- a. Honorarium of 15% of the Company's President Director salary;
- b. Allowances:
  - 1) Transportation of 20% of honorarium.
  - 2) Communication of 5% of honorarium.
- c. *Tantiem* or performance incentive equal to bonus of officials at one level below Board of Directors (EVP).

(dalam ribuan Rp)

(in thousand Rp)

Nama Name	Gaji/ Honorarium Salary/ Honorarium	Tunjangan Komunikasi Communication Allowance	THP Bulanan Monthly	THP 2014	THR THR 2014	Total THP dan Tunjangan Setahun Total THP and Allowance a Year
Sutadi	19.000	12.600	20.600	247.200	16.500	263.700
<b>Jumlah/Total</b>	<b>19.000</b>	<b>12.600</b>	<b>20.600</b>	<b>247.200</b>	<b>16.500</b>	<b>263.700</b>

### Laporan Kegiatan Sekretaris Dewan Komisaris

Selama tahun 2014, sekretaris Dewan Komisaris telah melaksanakan tugas dan kewajibannya sebagai berikut:

- a. Mendokumentasikan surat-menyurat, berupa menerima 319 surat masuk dan memberikan jawaban/menyampaikan 247 surat keluar.
- b. Menyiapkan bahan rapat Dewan Komisaris dengan pemegang saham dan risalah rapat pada tanggal 11 dan 20 Maret 2014.
- c. Menyiapkan rapat internal Dewan Komisaris dan risalah rapat yang diselenggarakan sebanyak 16 kali.
- d. Menyiapkan rapat Dewan Komisaris dan Direksi dan risalah rapat sebanyak 17 kali rapat.
- e. Menyusun daftar kegiatan Dewan Komisaris di luar kegiatan rutin. Terdapat 23 uraian kegiatan yang dilakukan oleh Dewan Komisaris sepanjang tahun 2014.

### Komite Audit

Komite Audit berfungsi membantu Dewan Komisaris dalam pelaksanaan tugas pengawasan terhadap pengelolaan Perusahaan sesuai dengan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik. Anggota Komite Audit diangkat dan diberhentikan oleh Dewan Komisaris dan dilaporkan kepada RUPS. Anggota Komite yang berasal dari Dewan Komisaris berhenti dengan sendirinya apabila masa jabatannya sebagai anggota Dewan Komisaris berakhir.

### Dasar Pembentukan Komite Audit

Keberadaan Komite Audit mengacu pada Undang-Undang No. 19 tahun 2003 pasal 70 tentang BUMN, yang menyebutkan bahwa Dewan Komisaris dan Dewan Pengawas BUMN wajib membentuk Komite Audit. Selanjutnya, pembentukan Komite Audit diatur dalam Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-05/MBU/2006 tanggal 20 Desember 2006 yang diperbarui dalam Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tanggal 24 Agustus 2012.

Dewan Komisaris KAI telah membentuk Komite Audit yang bertugas sebagai fasilitator bagi Dewan Komisaris, untuk memastikan bahwa struktur pengendalian internal perusahaan telah dilaksanakan dengan baik, pelaksanaan audit internal maupun eksternal telah dilaksanakan sesuai dengan standar auditing yang berlaku, serta tindak lanjut hasil audit telah dilaksanakan oleh manajemen.

### Activity Report of Secretary to Board of Commissioners

During 2014, Secretary to Board of Commissioners performed the following roles and responsibilities:

- a. Documented correspondences, received 319 incoming mails and provided answers/delivered 247 outgoing mails.
- b. Prepared materials of Board of Commissioners meetings with shareholders and minutes of meetings on March 11 and 20, 2014.
- c. Prepared 16 internal meetings of Board of Commissioners and the minutes of meetings.
- d. Prepared 17 meetings of Board of Commissioners and Board of Directors and minutes of meetings.
- e. Prepared list of non-routine activities of Board of Directors. There were 23 descriptions of activities carried out by Board of Commissioners during 2014.

### Audit Committee

Audit Committee assists Board of Commissioners in monitoring supervisory role on management of the Company in accordance with good corporate governance principles. Audit Committee members are appointed and dismissed by Board of Commissioners and reported to GMS. Committee members coming from Board of Commissioners automatically dismiss when office term as Board of Commissioners members ended.

### The Basis of Audit Committee Establishment

The existence of Audit Committee refers to Law No. 19, 2003, article 70 concerning SOE, which states that Board of Commissioners and Supervisory Board of SOE are required to establish Audit Committee. Furthermore, the establishment of Audit Committee is stipulated in Regulation of Minister of SOE No. PER-05/MBU/2006 dated December 20, 2006 which was amended by Regulation of Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 dated August 24, 2012.

Board of Commissioners of KAI established Audit Committee which serves as facilitator for Board of Commissioners, to ensure that the Company's internal control structure has been implemented well, internal and external audits have been conducted in accordance with the accepted auditing standards, as well as audit results have been followed-up by management.

### **Piagam Komite Audit**

Komite Audit KAI telah memiliki Piagam Komite Audit (Audit Committee Charter) dengan Keputusan Dewan Komisaris No. 01/KA/DEKOM/KAI/I/2013 tanggal 1 Januari 2013 tentang Pedoman Kerja Komite Audit (*Audit Committee Charter*). Piagam Komite Audit yang menjadi pedoman Komite dalam menjalankan tugasnya, berisi tujuan dan fungsi Komite Audit, kewenangan, keanggotaan, tata cara dan prosedur kerja, penyelenggaraan rapat, program kerja tahunan, sistem pelaporan dan evaluasi.

### **Tugas Komite Audit**

1. Membantu Dewan Komisaris untuk memastikan efektivitas sistem pengendalian intern dan efektivitas pelaksanaan tugas auditor internal dan eksternal;
2. Menilai pelaksanaan kegiatan serta hasil audit yang dilaksanakan oleh Satuan Pengawasan Intern maupun auditor eksternal;
3. Memberikan rekomendasi mengenai penyempurnaan sistem pengendalian manajemen serta pelaksanaannya;
4. Memastikan telah terdapat prosedur evaluasi yang memuaskan terhadap segala informasi yang dikeluarkan Perseroan;
5. Melakukan identifikasi hal-hal yang memerlukan perhatian Dewan Komisaris serta tugas-tugas lain yang diberikan oleh Dewan Komisaris sepanjang masih dalam lingkup tugas dan kewajiban Dewan Komisaris berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

### **Kewenangan**

Dewan Komisaris memberikan kewenangan kepada Komite Audit dengan surat penugasan dari Dewan Komisaris untuk mengakses dokumen, data dan informasi tentang pekerja, dana, aset, serta sumber daya lainnya milik perusahaan yang diperlukan, baik dari Direksi, pejabat dan pekerja, maupun pihak eksternal. Melalui Dewan Komisaris, Komite Audit dapat meminta kehadiran Direksi, pejabat, pekerja ataupun akuntan publik/auditor eksternal dalam rapat Komite Audit.

Dalam menjalankan kewenangan tersebut, Komite Audit bekerja sama dengan Satuan Pengawasan Intern (SPI) dan fungsi manajemen perusahaan. Berdasarkan persetujuan Dewan Komisaris, Komite Audit dapat meminta masukan, penjelasan dan pendapat profesional, baik dari pihak intern perusahaan maupun dari pihak ketiga seperti akuntan publik, konsultan hukum dan profesi lainnya atas beban perusahaan, terkait dengan pelaksanaan tugasnya.

### **Audit Committee Charter**

Audit Committee of KAI has Audit Committee Charter according to Decision of Board of Commissioners No. 01/KA/Dekom/KAI/I/2013 dated January 1, 2013 concerning Audit Committee Charter. Audit Committee Charter that serves as a guide for the Committee in carrying out its roles, containing purposes and functions of Audit Committee, authorities, membership, working methods and procedures, meetings, annual work program, reporting and evaluation system.

### **Roles of Audit Committee**

1. Assists Board of Commissioners to ensure effectiveness of internal control system and implementation of roles of internal and external auditors;
2. Assesses audit activities and results conducted by Internal Audit Unit and external auditor;
3. Provides recommendations regarding the improvement of management control system and its implementation;
4. Ensures that satisfactory evaluation procedures are in place for all information released by the Company;
5. Identifies matters that require Board of Commissioners attention as well as other tasks assigned by Board of Commissioners within scope of roles and responsibilities of Board of Commissioners in accordance with provisions of the applicable laws.

### **Authorities**

Board of Commissioners delegates authorities to Audit Committee with assignment letter from Board of Commissioners to access documents, data and information regarding employees, funds, assets, and other resources owned by the Company as required from Board of Directors, officers, employees, and external parties. Through Board of Commissioners, Audit Committee may request for presence of Board of Directors, officers, employees or public accountant/external auditor in Audit Committee meeting.

In performing its authorities, Audit Committee in cooperation with Internal Audit Unit (SPI) and the Company's management functions. Based on approval of Board of Commissioners, Audit Committee may seek advice, explanations and professional opinion from internal parties within the Company or from third parties, such as: public accountant, legal consultant and other professions at the Company's expense, related to its roles performance.

Komite Audit memberi pendapat dan rekomendasi dalam pemilihan Kepala SPI dan merekomendasikan penetapan auditor eksternal. Apabila diperlukan, melalui Dewan Komisaris, Komite Audit dapat meminta pihak internal atau eksternal untuk melakukan audit investigasi.

#### **Persyaratan Keanggotaan dan Independensi**

Anggota Komite Audit harus memiliki integritas yang baik serta kemampuan, pengetahuan dan latar belakang pengalaman kerja yang memadai untuk menjalankan peran dan tanggung jawabnya sebagai anggota Komite Audit secara profesional. Sekurang-kurangnya salah seorang anggota Komite Audit harus memiliki latar belakang pendidikan dan pengalaman dalam bidang akuntansi atau keuangan.

Untuk menjamin independensi dalam menjalankan tugasnya, anggota Komite Audit harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Tidak memiliki hubungan keluarga sedarah hingga derajat ketiga baik menurut garis lurus ataupun karena perkawinan dengan Komisaris dan Anggota Direksi.
2. Bukan merupakan pemegang saham, Komisaris, Direktur atau pekerja dari perusahaan yang memiliki hubungan afiliasi, keuangan maupun bisnis dengan KAI.
3. Tidak mempunyai kepentingan/keterkaitan pribadi yang dapat menimbulkan konflik kepentingan terhadap Perusahaan.
4. Bukan merupakan pekerja kunci Perusahaan selama 1 (satu) tahun terakhir.
5. Menandatangani Surat Pernyataan Independen di atas kertas bermaterai yang harus diperbarui setahun sekali.

#### **Komposisi Komite Audit**

Komite Audit terdiri dari sekurang-kurangnya 3 orang anggota, terdiri dari satu orang anggota Dewan Komisaris dan dua orang dari luar perusahaan (independen) dengan berbagai keahlian, pengalaman dan kualifikasi yang dibutuhkan.

Berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. SK/3.5/KA.5/KOM/VIII/2013 tanggal 27 Agustus 2013 tentang Pengangkatan Ketua Komite Audit dan Keputusan Dewan Komisaris No. 03/CH/KOM/XII/2013 tanggal 23 Desember 2013 tentang Pengangkatan Komite Audit periode 2014-2015, komposisi Komite Audit Perseroan adalah sebagai berikut:

Audit Committee provides opinions and recommendations in selection of SPI Head, and recommends appointment of external auditor. If required, through Board of Commissioners, Audit Committee may request internal or external parties to conduct investigative audit.

#### **Membership Requirements and Independence**

Audit Committee members should have sound integrity and capability, adequate knowledge and work experience background to perform their roles and responsibilities as Audit Committee member in a professional manner. At least one member of Audit Committee should have educational background and experience in accounting or finance.

To ensure independence in performing their roles, Audit Committee members should meet the following requirements:

1. Are not related by blood to the third degree vertically or by marriage with Board of Commissioners members and/or Board of Directors members.
2. Are not shareholders, Commissioners, Directors or employees of a company that has affiliated, financial or business relationship with KAI.
3. Do not have interests/private relationships that can lead to conflict of interest against the Company.
4. Are not the Company's key employees for the last 1 (one) year.
5. Sign Independent Statement on stamped paper to be updated once a year.

#### **Composition of Audit Committee**

Audit Committee consists of at least 3 members, consisting of one Board of Commissioners member and two people from outside the Company (independent) with various required skills, experiences and qualifications.

According to Decision of Board of Commissioners No. SK/3.5/KA.5/KOM/VIII/2013 dated August 27, 2013 concerning Appointment of Audit Committee Chairman and Decision of Board of Commissioners No. 03/CH/KOM/XII/2013 dated December 23, 2013 concerning Appointment of Audit Committee for the period 2014-2015, the composition of Audit Committee was as follows:

Komite Audit	Nama Name	Audit Committee
Ketua	<b>Abi Kusno</b>	Chairman
Anggota/Sekretaris	<b>Meindy Mursal, Ak</b>	Member/Secretary
Anggota	<b>Koesnadi Pribadie, SE</b>	Member

Selanjutnya, berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. 07/CH/DEKOM/III/2014 tanggal 25 Maret 2014 tentang Pengangkatan Anggota-Anggota Komite Audit KAI, komposisi Komite Audit Perseroan mengalami perubahan sebagai berikut:

Furthermore, based on Decision of Board of Commissioners No. 07/CH/Dekom/III/2014 dated March 25, 2014 concerning Appointment of Audit Committee Members of KAI, the composition of Audit Committee was changed to become as follows:

Komite Audit	Nama Name	Audit Committee
Ketua	<b>Abi Kusno</b>	Chairman
Anggota	<b>Ashwin Sasongko</b>	Member
Anggota	<b>Leon Muhamad</b>	Member
Anggota/Sekretaris	<b>Meindy Mursal, Ak</b>	Member/Secretary
Anggota	<b>Koesnadi Pribadie, SE</b>	Member

Berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. 04/CH/KOM/XII/2014 tanggal 2 Desember 2014 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Ketua Komite Audit KAI, maka susunan Komite Audit per 2 Desember 2014 menjadi sebagai berikut:

According to Decision of Board of Directors No. 04/CH/KOM/XII/2014 dated December 2, 2014 concerning Dismissal and Appointment of Audit Committee Chairman of KAI, the composition of Audit Committee at December 2, 2014 was as follows:

Komite Audit	Nama Name	Audit Committee
Ketua	<b>Muchtar Arifin</b>	Chairman
Anggota	<b>Ashwin Sasongko</b>	Member
Anggota	<b>Leon Muhamad</b>	Member
Anggota/Sekretaris	<b>Meindy Mursal, Ak</b>	Member/Secretary
Anggota	<b>Koesnadi Pribadie, SE</b>	Member

#### Profil Anggota Komite Audit

#### Profiles of Audit Committee Members

##### 1. Abi Kusno-Ketua Komite Audit (27 Agustus 2013-2 Desember 2014)

Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.

1. Abi Kusno-Audit Committee Chairman (August 27, 2013-December 2, 2014)

His profile is presented on Profile of Board of Commissioners in this Annual Report.

##### 2. Muchtar Arifin-Ketua Komite Audit (sejak 2 Desember 2014)

Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.

2. Muchtar Arifin-Audit Committee Chairman (since December 2, 2014)

His profile is presented on Profile of Board of Commissioners in this Annual Report.

##### 3. Ashwin Sasongko-Anggota Komite Audit

Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.

3. Ashwin Sasongko-Audit Committee Member

His profile is presented on Profile of Board of Commissioners in this Annual Report.

##### 4. Leon Muhamad-Angggota Komite Audit

Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.

4. Leon Muhamad-Audit Committee Member

His profile is presented on Profile of Board of Commissioners in this Annual Report.

##### **5. Meindy Mursal-Anggota merangkap Sekretaris Komite Audit**

Lahir di Bandung, 31 Juli 1962, Meindy Mursal menyelesaikan pendidikan sebagai Ajun Akuntan (Program DIII) dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) Jakarta (1984) dan sebagai Akuntan (Program DIV) di tempat yang sama (1991). Gelar Magister Ilmu Sosial Konsentrasi Administrasi dan Kebijakan Bisnis diperolehnya dari Universitas Katolik Parahyangan, Bandung pada tahun 2007. Memulai karir sebagai Ajun Akuntan di Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP RI) tahun 1988 hingga tahun 2006, hingga saat ini masih aktif sebagai pengajar paruh waktu/dosen luar biasa bidang Akuntansi di berbagai perguruan tinggi negeri dan lembaga pemerintah yang menyelenggarakan program pendidikan Akuntansi. Berpengalaman sebagai anggota Komite Audit/Komisaris Independen pada perusahaan swasta nasional, BUMN dan Bank Perkreditan Rakyat (BPR), sejak Januari 2011 ditunjuk sebagai anggota Komite Audit KAI.

##### **6. Koesnadi Pribadie-Anggota Komite Audit**

Lahir di Cijulang, 10 Februari 1953, Koesnadi Pribadie lulus Sarjana Muda jurusan Akuntansi dari Akademi Administrasi Niaga (AAN) Bandung (1978) dan Ajun Akuntan dari Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) Jakarta (1980). Memperoleh gelar Sarjana Ekonomi jurusan Akuntansi dari Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Membangun (STIE INABA) Bandung (1995). Memulai karir sebagai karyawan Direktorat Jendral Pengawasan Keuangan Negara (DJPKN) pada tahun 1981 dan mulai tahun 1983 bertugas sebagai Auditor pada Perwakilan BPKP Provinsi Jawa Barat hingga pensiun pada Maret 2009. Diangkat sebagai Auditor PKWT pada Satuan Pengawasan Intern (SPI) KAI pada tahun 2009 hingga kemudian ditunjuk sebagai anggota Komite Audit sejak 10 Januari 2011.

##### **Rapat Komite Audit**

Rapat Komite Audit terdiri dari rapat internal yang dilaksanakan secara rutin minimal satu kali sebulan dan rapat eksternal dengan unit kerja Perseroan berdasarkan penugasan dari Dewan Komisaris. Frekuensi kehadiran masing-masing anggota dalam rapat adalah sebagai berikut:

##### **5. Meindy Mursal-Audit Committee Member and Secretary**

Born in Bandung on July 31, 1962, Meindy Mursal graduated as Jr. Accountant (D-III Program) from Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) Jakarta (1984) and as Accountant (D-IV Program) from the same university (1991). He obtained Master degree in Social Science with Concentration in Business Administration and Policies from Universitas Parahyangan, Bandung in 2007. He started his career as Jr. Accountant in Finance and Development Supervisory Agency (BPKP RI) from 1988 until 2006, is still active as part-time/outstanding lecturer in Accounting at various universities and government agencies that provide Accounting educational program. Experienced as member of Audit Committee/Independent Commissioner in national private companies, SOE and rural banks (BPR), since January 2011 was appointed as Audit Committee member of KAI.

##### **6. Koesnadi Pribadie-Audit Committee Member**

Born in Cijulang on February 10, 1953, Koesnadi Pribadie graduated as Jr. Bachelor from Accounting Department of Akademi Administrasi Niaga (AAN) Bandung (1978) and Jr. Accountant from Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) Jakarta (1980). He earned Economic Bachelor degree in Accounting from Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Membangun (STIE INABA) Bandung (1995). He began his career as an employee of Directorate General of State Financial Supervision (DJPKN) in 1981 and started in 1983 served as Auditor at BPKP Representative for West Java Province until his retirement in March 2009. He was appointed as Auditor PKWT in Internal Control Unit (SPI) of KAI in 2009 and was later appointed as Audit Committee member since January 10, 2011.

##### **Audit Committee Meeting**

Audit Committee Meetings comprised of internal meetings held on a regular basis at least once a month and external meetings with the Company's work units as assigned by Board of Commissioners. Attendance frequency of each member in meetings is as follows:

Peserta Rapat Participant	Jumlah Rapat Meeting Frequency	Kehadiran Attendance
Muchtar Arifin	2	1 (50%)
Abi Kusno	36	26 (72%)
Ashwin Sasongko	26	8 (31%)
Leon Muhamad	26	8 (31%)
Meindy Mursal	38	36 (95%)
Koesnadi Pribadie	38	31 (82%)

### **Laporan Pelaksanaan Tugas**

Pelaksanaan tugas Komite Audit pada tahun 2014 mengacu pada program kerja yang telah disusun dan disampaikan melalui Nota Komite Audit kepada Komisaris Utama No. 08/KA/II/2014 tanggal 17 Februari 2014.

Dengan pertimbangan bahwa proses penyempurnaan sistem informasi akuntansi perusahaan serta optimalisasi peran dan fungsi Satuan Pengawasan Intern masih perlu mendapat perhatian lebih, maka di tahun 2014, Komite Audit masih memprioritaskan untuk mendorong dan mendampingi upaya perbaikan kedua hal tersebut, yang tergambar pada relatif tingginya frekuensi kegiatan tersebut.

Realisasi kegiatan Komite Audit pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

#### **1. Umum**

Menyusun Program Kerja Komite Audit tahun 2014 dan laporan realisasinya serta kegiatan dukungan untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan tugas Komite Audit termasuk mengikuti seminar/workshop untuk meningkatkan pengetahuan dan kompetensi Komite Audit.

Kegiatan Penyusunan prosedur standar pemilihan Kantor Akuntan Publik (KAP) masih dalam proses finalisasi draft, sehingga proses pemilihan KAP di tahun 2014 dilakukan dengan cara mereview term of reference (TOR) penunjukan KAP yang masih menggunakan KAP tahun sebelumnya. Finalisasi draft direncanakan akan selesai pada minggu ketiga April 2015.

#### **2. Pengawasan terhadap Pelaporan Keuangan**

Manajemen tidak menyampaikan Laporan Keuangan Unaudited tahun buku 2013, sehingga Komite Audit tidak melakukan review terhadap laporan tersebut.

### **Roles Performance Report**

Roles performance of Audit Committee in 2014 refers to work program which was prepared and submitted with Note of Audit Committee to President Commissioner No. 08/KA/II/2014 dated February 17, 2014.

Considering that improvement process of the Company's accounting information system and optimization of roles and functions of Internal Audit Unit still need more attention, then in 2014, Audit Committee still prioritized encouragement and assistance to improve both of these issues, which was reflected in the relatively high frequency of these activities.

Realized activities of Audit Committee in 2014 were as follows:

#### **1. General**

Developed Work Program of Audit Committee for 2014 and reported its realization and supporting activities to improve effectiveness of roles performance of Audit Committee including seminars/workshops to improve knowledge and competence of Audit Committee.

Preparation of standard procedures for appointment of Public Accounting Firm (KAP) was still in process of finalizing draft, so that KAP appointment process in 2014 was conducted by reviewing terms of reference (TOR) of KAP appointment which still used the previous year KAP. Finalization of draft is planned to be completed by the third week of April 2015.

#### **2. Supervision of Financial Reporting**

Management did not submit Unaudited Financial Statements for financial year 2013, so that Audit Committee did not review the report.

Melakukan review terhadap Laporan Keuangan Triwulan/Semesteran tahun 2014, termasuk keandalan Sistem Informasi Akuntansi dan penerapan PSAK "Baru" (konvergensi IFRS). Disamping itu, melakukan evaluasi menyeluruh terhadap progres implementasi aplikasi SAP-FICO.

**3. Pengawasan terhadap Auditing Process yang berhubungan dengan SPI**

Melakukan pertemuan secara berkala dengan SPI dalam rangka pengawasan atas kemajuan kegiatan SPI, meliputi pemantauan tindak lanjut temuan hasil audit auditor eksternal (BPK dan KAP) dan auditor internal (SPI); *review* atas upaya peningkatan mutu hasil audit SPI dan pelaksanaan PKAT 2014.

**4. Pengawasan terhadap Auditing Process yang berhubungan dengan Auditor Eksternal/KAP**

Melakukan *review* atas TOR pengadaan jasa audit laporan keuangan tahun buku 2014, progres meeting supervisi pelaksanaan audit laporan keuangan tahun buku 2013 dan *entry meeting* perencanaan interim audit laporan keuangan tahun buku 2014. Disamping itu melakukan supervisi atas progres pelaksanaan audit laporan keuangan tahun buku 2014.

**5. Pengawasan terhadap Internal Control**

Melakukan review kualitas pengendalian intern terhadap pengembangan angkutan batubara PT Bukit Asam, capaian kinerja investasi, pengelolaan dan pengusahaan aset non produksi, pengelolaan pengadaan barang dan jasa, dan kinerja anak perusahaan.

**6. Pengawasan terhadap Implementasi Good Corporate Governance (GCG)**

Melakukan *monitoring* dan tindak lanjut hasil asesmen penerapan GCG serta melakukan *review* terhadap penanganan masalah hukum.

**7. Penugasan bersifat khusus dari Dewan Komisaris**

Melaksanakan beberapa penugasan berupa:

- Penelitian atas tindak lanjut LHP BPK-RI,
- Review atas pelaksanaan prosedur usulan penghapusbukuan 1.133 unit aset sarana non produksi dan 186 unit ATDO,
- Review atas pelaksanaan prosedur persewaan aset dan usulan penghapusbukuan aktiva tetap (bangunan dan rumah dinas) di lingkungan KAI,

Reviewed Quarterly/Semi Annually Financial Statements in 2014, including reliability of accounting information system and application of "New" SFAS (IFRS convergence). In addition, comprehensive evaluation of progress of implemented SAP-FICO application.

**3. Supervision of Auditing Process related to SPI**

Held regular meetings with SPI in order to supervise progress of SPI activities, including monitoring of follow-up on audit findings of external auditors (BPK and KAP) and internal auditor (SPI); reviewed quality improvement of SPI audit results and implementation of PKAT 2014.

**4. Supervision of Auditing Process related to External Auditor/KAP**

Reviewed TOR for procurement of audit on financial statements for financial year 2014, supervised progress meeting of audit on financial statements for financial year 2013 and entry meeting of interim planning for audit on financial statements for financial year 2014. In addition, supervised progress of audit on financial statements for financial year 2014.

**5. Supervision of Internal Control**

Reviewed quality of internal control on development of PT Bukit Asam coal transportation, investment performance, management and utilization of non-productive assets, managing procurement of goods and services, and performance of subsidiaries.

**6. Supervision of Good Corporate Governance (GCG) Implementation**

Monitored and followed-up on assessment results of GCG implementation and reviewed of legal issues settlement.

**7. Special Assignment from Board of Commissioners**

Performed several assignments in form of:

- Research on follow-up on LHP BPK-RI,
- Review on implementation of proposed write-off procedure for 1,133 non-productive facilities and 186 units of ATDO,
- Review on implementation of proposed procedures of assets leasing and fixed assets (buildings and official residences) write-off in KAI,

- Review atas pelaksanaan prosedur perubahan investasi Gerbong Datar 50 ton,
- Review atas permohonan persetujuan pinjaman jangka menengah/panjang kepada Exim Bank of the United States,
- Kajian-kajian atas kegiatan tertentu.

- Review on implementation of amended procedure of investment in Flat Wagon 50 tons,
- Review on approval application for medium/long term loan to Exim Bank of the United States,
- Analysis on certain activities.

#### **Remunerasi Komite Audit**

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, honorarium anggota Komite Audit maksimal sebesar 20% (dua puluh persen) dari gaji Direktur Utama pada tahun 2014 yaitu sebesar Rp22.000.000 dengan ketentuan pajak ditanggung perusahaan dan tidak diperkenankan menerima penghasilan lain selain honorarium tersebut.

Anggota Dewan komisaris yang menjadi Ketua/anggota Komite Audit tidak diberikan penghasilan tambahan dari jabatan tersebut selain penghasilan sebagai Anggota Dewan komisaris.

#### **Komite Pemantau Manajemen Risiko**

Komite Pemantau Manajemen Risiko (KPMR) adalah komite yang bekerja secara profesional dan independen yang dibentuk oleh Dewan Komisaris, untuk membantu dan memperkuat Dewan Komisaris dalam menjalankan fungsi pengawasan dan penasihat atas kinerja manajemen dalam implementasi GCG perusahaan.

Ketua dan anggota KPMR diangkat dan diberhentikan oleh Dewan Komisaris dan dilaporkan kepada RUPS. Anggota KPMR yang berasal dari anggota Dewan Komisaris berhenti dengan sendirinya bila masa jabatannya sebagai anggota Dewan Komisaris berakhir.

#### **Dasar Pembentukan Komite**

Komite manajemen risiko KAI dibentuk dengan Keputusan Dewan Komisaris No. SK.04/DEKOM/PMR/I/1/2013 tanggal 2 Januari 2012 tentang Pengangkatan Komite Pemantau Manajemen Risiko.

#### **Remuneration for Audit Committee**

According to Regulation of Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 concerning Supporting Organs of Board of Commissioners/Supervisory Board of SOE, honorarium for Audit Committee members is at a maximum of 20% (twenty percent) of salary of President Director in 2014 which amounted to Rp22,000,000 with a provision of tax borne by the Company and not allowed to receive other income in addition to the honorarium.

Board of Commissioners member who becomes Chairman/member of Audit Committee is not provided with additional income from the position other than income from his/her position as Board of Commissioners Member.

#### **Risk Management Monitoring Committee**

Risk Management Monitoring Committee (KPMR) is a committee that works professionally and independently established by Board of Commissioners, to assist and strengthen Board of Commissioners in supervisory and advisory on management performance in implementing the Company's GCG.

Chairman and members of KPMR are appointed and dismissed by Board of Commissioners and reported to GMS. KPMR members coming from Board of Commissioners automatically dismiss when office term as Board of Commissioners members ends.

#### **Foundation of Committee Establishment**

Risk management committee of KAI was established with Decision of Board of Commissioners No. SK.04/Dekom/PMR/I/1/2013 dated January 2, 2012 concerning Appointment Risk Management Monitoring Committee.

### Piagam Komite Pemantau Manajemen Risiko

Komite Pemantau Manajemen Risiko (KPMR) KAI telah memiliki Piagam Komite Pemantau Manajemen Risiko dengan Keputusan Dewan Komisaris No. 01/SK/KPMR/IV/2014 tentang Piagam Komite Pemantau Manajemen Risiko KAI. Piagam Komite Pemantau Manajemen Risiko menjadi pedoman KPMR dalam menjalankan tugasnya.

### Tugas KPMR

KPMR bersifat mandiri baik dalam pelaksanaan tugasnya maupun dalam pelaporan, dan bertanggung jawab langsung kepada Dewan Komisaris. Tugas KPMR adalah sebagai berikut:

1. Melakukan telaah dan memberikan rekomendasi atas efektivitas pelaksanaan manajemen risiko perusahaan melalui pertemuan secara berkala maupun cara lainnya untuk membahas progres dari tahapan-tahapan tugas dan tanggung jawab yang dilakukan oleh Satuan Kerja Manajemen Risiko.
2. Melakukan telaah atas penilaian risiko oleh Satuan Kerja Manajemen Risiko terhadap rencana investasi perusahaan yang material.
3. Melakukan pengawasan atas kegiatan Satuan Kerja Manajemen Risiko dalam memantau pelaksanaan mitigasi risiko oleh unit-unit kerja terkait.
4. Melakukan pengawasan atas pelaksanaan rekomendasi Dewan Komisaris kepada Direksi yang terkait dengan manajemen risiko.
5. Melakukan analisis dan rekomendasi atas usulan rencana kegiatan dan anggaran perusahaan (RKAP) dan telaah tahunan atas rencana jangka panjang perusahaan (RJPP) yang dilakukan oleh Direksi.
6. Melakukan telaah atas informasi risiko dan manajemen risiko perusahaan dalam laporan berkala (triwulan dan tahunan) yang akan disampaikan kepada pemegang saham.
7. Melakukan pemantauan atas pembahasan risiko-risiko penting pada unit-unit di lingkungan perusahaan, sesuai kebutuhan.
8. Dalam hal dianggap perlu, KPMR dapat meminta menggunakan konsultan manajemen risiko independen untuk melakukan telaah kembali atas proses manajemen risiko yang telah ditetapkan perusahaan.

### Risk Management Monitoring Committee Charter

Risk Management Monitoring Committee (KPMR) of KAI has Risk Management Monitoring Committee Charter with Decision of Board of Commissioners No. 01/SK/KPMR/IV/2014 concerning Risk Management Monitoring Committee Charter of KAI. Risk Management Monitoring Committee Charter is a guide for KPMR in carrying out its roles.

### Roles of KPMR

KPMR is independent in its roles performance and reporting, and directly reports to Board of Commissioners. KPMR roles are as follows:

1. Conduct a review and provide recommendations on effectiveness of enterprise risk management through periodic meetings or other means to discuss progress of stages of roles and responsibilities performed by Risk Management Unit.
2. Conduct a review on risk assessment by Risk Management Unit of the Company's material investment plan.
3. Supervise activities of Risk Management Unit in monitoring risk mitigation by related work units.
4. Supervise implementation of Board of Commissioners recommendation to Board of Directors related to risk management.
5. Perform analysis and provide recommendations on proposed plan of the Company's activities and budget (RKAP) and annual review on corporate long-term plan (RJPP) prepared by Board of Directors.
6. Review enterprise risk information and risk management in periodic (quarterly and annual) reports which will be submitted to shareholders.
7. Monitor discussion of significant risks in work units within the Company, as needed.
8. If deemed necessary, KPMR may request to use independent risk management consultant to review on risk management process applied by the Company.

### Kewenangan

Untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya, KPMR dapat meminta dan memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan baik dari Direksi, pejabat, pekerja, maupun pihak eksternal perusahaan. KPMR, melalui Dewan Komisaris, dapat meminta kehadiran Direksi, pejabat atau pekerja dalam rapat KPMR.

Bila diperlukan, KPMR melalui Dewan Komisaris dapat meminta masukan, penjelasan, dan pendapat internal perusahaan, profesional, maupun dari pihak ketiga untuk melakukan pengkajian terhadap rencana pengembangan perusahaan.

### Persyaratan Keanggotaan

Anggota KPMR yang berasal dari luar harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Memiliki integritas yang baik dan pengetahuan serta pengalaman kerja yang cukup yang berhubungan dengan manajemen risiko dan bidang usaha Perseroan;
2. Tidak memiliki kepentingan/keterkaitan pribadi yang dapat menimbulkan dampak negatif dan benturan kepentingan terhadap Perseroan;
3. Memiliki pengetahuan yang memadai di bidang usaha Perseroan, dan dapat menyediakan waktu yang cukup untuk menyelesaikan tugasnya;
4. Mampu bekerja sama dan berkomunikasi secara efektif.

### Komposisi KPMR

Anggota KPMR terdiri dari sekurang-kurangnya 3 orang anggota, terdiri dari satu orang anggota Dewan Komisaris dan dua orang profesional dari luar perusahaan (independen) dengan keahlian dan pengalaman di bidang manajemen risiko.

Berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. SK.04/DEKOM/PMR/1/1/2013, komposisi Komite Pemantau Manajemen Risiko Perseroan adalah sebagai berikut:

### Authorities

To perform its roles and responsibilities, KPMR may request and obtain the required data and information from Board of Directors, officers, employees, and external parties. KPMR, through Board of Commissioners, may request presence of Board of Directors, officers or employees in KPMR meetings.

If required, KPMR through Board of Commissioners may seek advice, explanation and opinion of the Company's internal, professional, or third parties to review the Company's development plan.

### Membership Requirements

KPMR member coming from outside the Company should meet the following requirements:

1. Has good integrity, knowledge and adequate work experience which are related to risk management and business of the Company;
2. Has no personal interest/linkage that may cause negative impact on and conflicts of interest with the Company;
3. Has adequate knowledge in the Company's business, and can provide sufficient time to complete his/her work;
4. Is able to work in team and communicate effectively.

### Composition of KPMR

KPMR has at least 3 members, consisting of one Board of Commissioners member and two professionals from outside the company (independent) with expertise and experience in risk management.

According to Decision of Board of Commissioners No. SK.04/Dekom/PMR/1/1/2013, the composition of the Company's Risk Management Monitoring Committee is as follows:

Komite Pemantau Manajemen Risiko	Nama Name	Risk Management Monitoring Committee
Ketua	Ashwin Sasongko	Chairman
Anggota/Sekretaris	Drs. Parman Setiawan, MBA, M.M.	Member/Secretary
anggota	Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA	Member

Berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. SK.05/DEKOM/KPMR/VIII/2013 tanggal 27 Agustus 2013 susunan KPMR menjadi sebagai berikut:

Based on Decision of Board of Commissioners No. SK.05/Dekom/KPMR/VIII/2013 dated August 27, 2013 the composition of KPMR was changed to become as follows:

Komite Pemantau Manajemen Risiko	Nama Name	Risk Management Monitoring Committee
Ketua	<b>Muchtar Arifin</b>	Chairman
Anggota/Sekretaris	<b>Drs. Parman Setiawan, MBA, M.M.</b>	Member/Secretary
Anggota	<b>Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA</b>	Member

Berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. 06/CH/DEKOM/III/2014 tanggal 25 Maret 2014 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko KAI, maka susunan KPMR menjadi sebagai berikut:

According to Decision of Board of Commissioners No. 06/CH/Dekom/III/2014 dated March 25, 2014 concerning Dismissal and Appointment of Risk Management Monitoring Committee Members of KAI, the composition of KPMR was changed to become as follows:

Komite Pemantau Manajemen Risiko	Nama Name	Risk Management Monitoring Committee
Ketua	<b>Muchtar Arifin</b>	Chairman
Anggota	<b>Umiyatun Hayati T.</b>	Member
Anggota	<b>Hambra</b>	Member
Anggota/Sekretaris	<b>Agunan P. Samosir</b>	Member/Secretary
Anggota	<b>Indra Ni Tua</b>	Member

Berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. 05/CH/KOM/XII/2014 tanggal 2 Desember 2014 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Ketua Komite Pemantau Manajemen Risiko KAI, maka susunan KPMR menjadi sebagai berikut:

Based on Decision of Board of Commissioners No. 05/CH/KOM/XII/2014 dated December 2, 2014 concerning Dismissal and Appointment of Chairman of Risk Management Monitoring Committee of KAI, the composition of KPMR was changed to become as follows:

Komite Pemantau Manajemen Risiko	Nama Name	Risk Management Monitoring Committee
Ketua	<b>Danang Parikesit</b>	Chairman
Anggota	<b>Umiyatun Hayati T.</b>	Member
Anggota	<b>Hambra</b>	Member
Anggota/Sekretaris	<b>Agunan P. Samosir</b>	Member/Secretary
Anggota	<b>Indra Ni Tua</b>	Member

#### Profil Anggota KPMR

#### Profiles of KPMR Members

##### 1. Ashwin Sasongko - Ketua KPMR (Januari-27 Agustus 2013)

Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.

##### 1. Ashwin Sasongko - Chairman of KPMR (January-August 27, 2013)

His profile is presented on Profile of Board of Commissioners section in this Annual Report.

##### 2. Muchtar Arifin - Ketua KPMR (27 Agustus 2013-2 Desember 2014)

Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.

##### 2. Muchtar Arifin - Chairman of KPMR (August 27, 2013-December 2, 2014)

His profile is presented on Profile of Board of Commissioners section in this Annual Report.

- 3. Danang Parikesit - Ketua KPME (Sejak 2 Desember 2014)**  
Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.
- 4. Umiyatun Hayati T. - Anggota KPMR (Sejak 25 Maret 2014)**  
Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.
- 5. Hambra - Anggota KPMR (Sejak 25 Maret 2014)**  
Profil beliau disajikan pada bagian Profil Dewan Komisaris pada Laporan Tahunan ini.
- 6. Parman Setiawan-Anggota/Sekretaris KPMR (Januari 2013-25 Maret 2014)**  
Lahir di Brebes, 15 Mei 1950, Parman Setiawan adalah lulusan Fakultas Publisistik Universitas Dr. Moestopo, Jakarta tahun 1984 dan memperoleh gelar Magister of Bussiness Administration (MBA) tahun 1993 dan Magister Manajemen (MM) tahun 1995 dari Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi IPWI, Jakarta. 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 KAI sebelum diangkat menjadi anggota merangkap sekretaris Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2012 hingga 25 Maret 2014. Pernah menjadi Dosen Luar Biasa pada Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.
- 7. Indrayati Subagyo-Anggota KPMR (Januari 2013-25 Maret 2014)**  
Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA menjabat sebagai anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2011 hingga 25 Maret 2014. Beliau merupakan anggota Dewan Riset Nasional (DRN) pada Komisi Teknis Teknologi dan Manajemen Transportasi.
- 8. Agunan P. Samosir-Anggota/Sekretaris KPMR (Sejak 25 Maret 2014)**  
Lahir di Medan, 20 Agustus 1968, Agunan P. Samosir lulus sebagai Sarjana Ekonomi Studi Pembangunan pada Fakultas Ekonomi Universitas Brawijaya, Malang (1992) dan Magister Ekonomi konsentrasi Perencanaan dan Kebijakan Publik dari Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta (2007). Sejak tahun 1994 berkarir sebagai pegawai Kementerian Keuangan, saat ini sebagai Peneliti Madya Badan Kebijakan Fiskal.
- 3. Danang Parikesit - Chairman of KPMR (Since December 2, 2014)**  
His profile is presented on Profile of Board of Commissioners section in this Annual Report.
- 4. Umiyatun Hayati T. - KPMR Member (Since March 25, 2014)**  
His profile is presented on Profile of Board of Commissioners section in this Annual Report.
- 5. Hambra - KPMR Member (Since March 25, 2014)**  
His profile is presented on Profile of Board of Commissioners section in this Annual Report.
- 6. Parman Setiawan-Member/Secretary of KPMR (January 2013-March 25, 2014)**  
Born in Brebes on May 15, 1950, Parman Setiawan is a graduate of Publication Department of Universitas Dr. Moestopo, Jakarta in 1984 and earned a Master of Business Administration (MBA) in 1993 and Master of Management (MM) in 1995 from Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi IPWI, Jakarta. Served as Head of Perum PPD Depo M Cakung, Head of Perum PPD Depo B Cililitan, Head of Sub-Directorate of Operations Control of Perum PPD and Secretary to Board of Commissioners of KAI before being appointed as member and secretary of Risk Management and Legal Committee from January 2012 to March 25, 2014. Once an Outstanding Lecturer at Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.
- 7. Indrayati Subagyo-KPMR Member (January 2013-March 25, 2014)**  
Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA served as a member of Risk Management and Legal Committee from January 2011 to March 25, 2014. A member of National Research Council (DRN) in Technical Commission for Transportation Technology and Management.
- 8. Agunan P. Samosir-Member/Secretary of KPMR (Since March 25, 2014)**  
Born in Medan on August 20, 1968, Agunan P. Samosir graduated as a Bachelor of Economics from Economics Faculty, Universitas Brawijaya, Malang (1992) and Master of Economics in Public Planning and Policies concentration from Economics Faculty, Universitas Indonesia, Jakarta (2007). Since 1994 has been serving as an employee of Ministry of Finance, currently a Senior Researcher for Fiscal Policy Agency.

## 9. Indra Ni Tua-Anggota KPMR (Sejak 25 Maret 2014)

Lahir di Cimahi, 7 April 1968, Indra Ni Tua meraih gelar Sarjana Teknik Mesin dari Fakultas Teknologi Industri Institut Teknologi Bandung (ITB) pada tahun 1994 dan Master of Commerce (MComm) in Finance dengan spesialisasi Financial Management and Derivatives Institution dari Department of Accounting and Finance, University of Wollongong, New South Wales, Australia. Berkari sebagai pegawai Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) sejak tahun 1994. saat ini menjabat sebagai Kasubdit Deputi Perekonomian.

### Rapat KPMR

Rapat KPMR terdiri dari rapat internal yang dilaksanakan secara rutin minimal satu kali sebulan dan rapat eksternal dengan unit kerja Perseroan berdasarkan penugasan dari Dewan Komisaris. Frekuensi kehadiran masing-masing anggota dalam rapat sebagai berikut:

## 9. Indra Ni Tua-KPMR Member (Since March 25, 2014)

Born in Cimahi on April 7, 1968, Indra Ni Tua holds a Bachelor of Mechanical Engineering from Industrial Technology Faculty of Institut Teknologi Bandung (ITB) in 1994 and Master of Commerce (MComm) in Finance with specialization in Financial Management and Derivatives Institution from Accounting and Finance Department, University of Wollongong, New South Wales, Australia. Has a career as an employee of National Development Planning Agency (Bappenas) since 1994. Currently serves as Kasubdit Economics Deputy.

### KPMR Meeting

KPMR meetings consist of internal meetings which are held on a regular basis at least once a month and external meetings with the Company's working units as assigned by Board of Commissioners. Attendance frequency of each member in the meetings is as follows:

Peserta Rapat Participant	Jumlah Rapat Meeting Frequency	Kehadiran Attendance
Muchtar Arifin <sup>1)</sup>	17	10 (58%)
Danang Parikesit <sup>2)</sup>	1	1 (100%)
Umiyatun Hayati T.	17	14 (82%)
Hambra	17	4 (23%)
Agunan P. Samosir	17	17 (100%)
Indra Ni Tua	17	17 (100%)

1) Terhitung 2 Desember 2014 sudah tidak menjabat sebagai Ketua KPMR. Effective December 2, 2014 no longer in position as Chairman

2) Menjabat Ketua KPMR sejak 2 Desember 2014. Effective in position as Chairman since December 2, 2014

### Laporan Pelaksanaan Tugas

Pelaksanaan tugas KPMR pada tahun 2014 yang mengacu pada program kerja yang telah disusun oleh KPMR tanggal 1 April 2014 adalah sebagai berikut:

1. Menyampaikan hasil kajian ke Dewan Komisaris terkait permohonan Direksi tentang persetujuan perpanjangan dan suplesi fasilitas cash loan dan non-cash loan kepada lembaga perbankan tahun 2014 (April 2014).
2. Menyampaikan tambahan hasil kajian ke Dewan Komisaris terkait permohonan Direksi tentang persetujuan perpanjangan dan suplesi fasilitas cash loan dan non-cash loan kepada lembaga perbankan tahun 2014 (Juni 2014).
3. Menyampaikan hasil analisis ke Dewan Komisaris terkait permohonan Direksi tentang permohonan ijin perubahan investasi gerbong datar (GD) 50 Ton (Juni 2014).

### Roles Performance Reports

Roles performance of KPMR in 2014 which referred to work program that was prepared by KPMR on April 1, 2014 was as follows:

1. Presented review results to Board of Commissioners related to Board of Directors request for approval for extension and suppletion of cash loan and non-cash loan facilities to banking institutions in 2014 (April 2014).
2. Submitted additional review results to Board of Commissioners related to Board of Directors request for approval for extension and suppletion of cash loan and non-cash loan facilities to banking institutions in 2014 (June 2014).
3. Submitted analysis results to Board of Commissioners related to Board of Directors request for alteration permission for investment in flat wagon (GD) 50 Tons (June 2014).

4. Menyampaikan hasil *review* ke Dewan Komisaris terkait permohonan persetujuan persewaan aset dan penghapusbukuan aktiva tetap milik Perseroan di Jl. Stasiun Timur No. 2, 4, dan 6 Bandung (Juni 2014).
5. Menyampaikan hasil kajian ke Dewan Komisaris terkait pinjaman jangka menengah/panjang terhadap Export Import Bank of United States untuk pengadaan 50 Lok CC 206 (Juli 2014).
6. Menyampaikan hasil *review* dan kunjungan kerja ke Dewan Komisaris terkait permohonan persetujuan persewaan aset tetap milik Perseroan di Jl. Kartini dan Jl. Pancuran Cirebon (Agustus/September 2014).
7. Menyampaikan hasil kajian dan kunjungan kerja ke Dewan Komisaris terkait angkutan batubara PTBA dan non PTBA (September 2014).
8. Menyampaikan hasil kajian ke Dewan Komisaris terkait permohonan Direksi persetujuan tentang perjanjian kerja sama penyelenggaraan KA Bandara Soekarno-Hatta (Oktober/November 2014).
9. Menyampaikan hasil *review* ke Dewan Komisaris terkait permohonan Direksi tentang perubahan item investasi RKAP 2014 (November 2014).
10. Menyampaikan hasil *review* ke Dewan Komisaris terkait permohonan persetujuan persewaan aset milik Perseroan di Jl. Ir. H. Juanda IB Jakarta (November 2014).
11. Menyampaikan hasil *review* dan kunjungan kerja ke Dewan Komisaris terkait permohonan persetujuan persewaan aset eks Pelabuhan Srengsem Bandar Lampung (November 2014).
12. Menyampaikan hasil rapat mengenai permohonan tanggapan tertulis atas usulan penghapusbukuan aktiva tetap (bangunan/rumah dinas) di lingkungan Perseroan (November 2014).
13. Menyampaikan hasil *review* dan kunjungan kerja ke Dewan Komisaris terkait pelaksanaan penghapusbukuan bangunan/rumah dinas dan pemanfaatan aset Perseroan (November 2014).
14. Menyampaikan hasil *review* dan kunjungan kerja ke Dewan Komisaris terkait permohonan persetujuan perjanjian kerja sama jangka panjang dengan cara sewa di emplasemen Stasiun Lagoa oleh PT KA Logistik (November 2014).
4. Submitted review results to Board of Commissioners related to approval application for leasing of assets and write-off of fixed assets owned by the Company on Jl. Stasiun Timur No. 2, 4, and 6 Bandung (June 2014).
5. Submitted analysis results to Board of Commissioners related to medium/long-term loans to Export Import Bank of the United States for procurement of 50 Lok CC 206 (July 2014).
6. Submitted results of review and official visit to Board of Commissioners related to approval application for leasing of fixed assets owned by the Company on Jl. Kartini and Jl. Pancuran Cirebon (August/September 2014).
7. Submitted results of analysis and official visit to Board of Commissioners related to PTBA and non-PTBA coal transportation (September 2014).
8. Submitted analysis results to Board of Commissioners related to Board of Directors request for approval pertaining to cooperation agreement of Soekarno-Hatta Airport Railway operations (October/November 2014).
9. Submitted review results to Board of Commissioners related to Board of Directors request regarding revised investment items in RKAP 2014 (November 2014).
10. Submitted review results to Board of Commissioners related to approval application for leasing of assets owned by the Company on Jl. Ir. H. Juanda IB Jakarta (November 2014).
11. Submitted results of review and official visit to Board of Commissioners related to approval application for leasing of assets ex-Port Srengsem Bandar Lampung (November 2014).
12. Submitted results of meeting regarding request for written response to proposed write-off of fixed assets (building/official residences) in the Company (November 2014).
13. Submitted results of review and official visit to Board of Commissioners related to write-off of building/official residences and utilization of the Company's assets (November 2014).
14. Submitted results of review and official visit to Board of Commissioners related to approval application for agreement on long-term cooperation by leasing at emplacement of Lagoa Station by PT KA Logistik (November 2014).

### Remunerasi KPMR

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN No. PER-12/MBU/2012 tentang Organ Pendukung Dewan Komisaris/Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, honorarium anggota komite lain maksimal sebesar 20% (dua puluh persen) dari gaji Direktur Utama pada tahun 2014. yaitu sebesar Rp22.000.000 dengan ketentuan pajak ditanggung perusahaan dan tidak diperkenankan menerima penghasilan lain selain honorarium tersebut.

Anggota Dewan Komisaris yang menjadi Ketua/anggota KPMR tidak diberikan penghasilan tambahan dari jabatan tersebut selain penghasilan sebagai Anggota Dewan komisaris.

### Sekretaris Perusahaan

Sekretaris Perusahaan KAI diangkat dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. Pengangkatan dan pemberhentian Sekretaris Perusahaan melalui mekanisme internal tetapi atas persetujuan Dewan Komisaris. Tugas pokok Sekretaris Perusahaan adalah membantu Direksi memenuhi ketentuan tata kelola perusahaan yang baik, memastikan kepatuhan perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku serta memastikan terlaksananya aspek keterbukaan dari perusahaan.

Sampai dengan 15 April 2014, Sekretaris Perusahaan dijabat oleh Yayat Rustandi, yang diangkat dengan Keputusan Direksi No. KEP.DIR/KP.303/VII/513/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012. Selanjutnya, per tanggal 15 April 2014, Sekretaris Perusahaan dijabat oleh Wiwik Widayanti yang diangkat melalui Keputusan Direksi No. KEP.DIR/KP.303/1984/KA-2014. Kemudian per tanggal 2 Desember 2014 Direksi mengangkat Hendri Anom Tjahyono menggantikan Wiwik Widayanti dengan SK pengangkatan No. KEP.DIR/KP.303/XII/2177/KS-2014.

### Remuneration for KPMR

According to Regulation of Minister of SOE No. PER-12/MBU/2012 concerning Supporting Organs of Board of Commissioners/Supervisory Board of State Owned Enterprises, honorarium of other committee members is at a maximum of 20% (twenty percent) of President Director salary in 2014 which amounted to Rp22,000,000 with a provisions of tax borne by the Company and not allowed to receive other income in addition to the honorarium.

Board of Commissioners member who becomes Chairman/member of KPMR is not provided with additional income from the position other than income from his/her position as Board of Commissioners Member.

### Corporate Secretary

Corporate Secretary of KAI is appointed and directly reports to President Director. Appointment and dismissal of Corporate Secretary of are through internal mechanism with Board of Commissioners approval. The main role of Corporate Secretary is to assist Board of Directors in meeting the provisions of good corporate governance, ensure the Company's compliance with the applicable laws and regulations, and ensure the Company's disclosure aspects.

At April 15, 2014, Corporate Secretary was held by Yayat Rustandi, who was appointed with Decision of Board of Directors No. KEP.DIR/KP.303/VII/513/KA-2012 dated July 24, 2012. Subsequently, as of April 15, 2014, Corporate Secretary was held by Wiwik Widayanti who was appointed with Decision of Board of Directors No. KEP.DIR/KP.303/1984/KA-2014. Then, as of December 2, 2014 Board of Directors appointed Hendri Anom Tjahyono to replace Wiwik Widayanti with appointment Decision No. KEP.DIR/KP.303/XII/2177/KS-2014.

## Profil Sekretaris Perusahaan

## Profiles of Corporate Secretaries



**Sugeng Priyono**

(8 Januari 2015-sekarang)  
(January 8, 2015-present)

Bergabung dengan KAI sejak 1981 dan diangkat sebagai Sekretaris Perusahaan sejak 8 Januari 2015 hingga saat ini. Menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum dari Universitas Mayjend Sungkono tahun 1994.

Joined KAI since 1981 and appointed as Corporate Secretary since January 8, 2015 until now. Obtained his Bachelor's degree in Law from Universitas Mayjend Sungkono in 1994.

### Struktur Organisasi Sekretaris Perusahaan

Sesuai Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/VI/5/KA-2012 tanggal 26 Juni 2012 tentang Perubahan atas Lampiran I dan II Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/VI/3/KA-2010 tanggal 15 Juni 2010 tentang Organisasi dan Tata Laksana Sekretaris Perusahaan di Lingkungan Kantor Pusat KAI, struktur organisasi Sekretaris Perusahaan dipimpin oleh seorang EVP (Executive Vice President) Corporate Secretary yang bertanggung jawab kepada Direktur Utama. Surat Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 tanggal 17 Desember 2013 menetapkan bahwa EVP Corporate Secretary membawahi lima VP (Vice President), yaitu:

1. VP Corporate Document Management and Files.
2. VP Corporate Social Responsibility.
3. VP Public Relations.
4. VP General Affairs.
5. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance.

### Tugas dan Tanggung Jawab

Tugas dan tanggung jawab Sekretaris Perusahaan diatur dalam SK Direksi No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 mengenai Tugas Pokok dan Tanggung Jawab Sekretaris Perusahaan. Tugas dan tanggung jawab Sekretaris Perusahaan mencakup:

1. Menyelenggarakan fungsi *corporate office* dalam hal pengelolaan informasi dan dokumen perusahaan, *corporate social responsibility*, *corporate public information and communication*, *corporate office and board administration*.
2. Memastikan kepatuhan atas pelaksanaan GCG (*Good Corporate Governance*) melalui penerapan sistem pelaporan pelanggaran (*whistleblowing system*).

### Organizational Structure of Corporate Secretary

According to Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/VI/5/KA-2012 dated June 26, 2012 concerning Amendment to Appendices I and II of Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/VI/3/KA-2010 dated June 15, 2010 concerning Organization and Management of Corporate Secretary at Head Office of KAI, organizational structure of Corporate Secretary is led by an EVP (Executive Vice President) Corporate Secretary who reports to President Director. Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 dated December 17, 2013 stipulates that EVP Corporate Secretary in charge of five VP (Vice President), namely:

1. VP Corporate Document Management and Files.
2. VP Corporate Social Responsibility.
3. VP Public Relations.
4. VP General Affairs.
5. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance.

### Roles and Responsibilities

Roles and responsibilities of Corporate Secretary are stipulated in Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/XII/12/KA-2013 concerning Main Roles and Responsibilities of Corporate Secretary. Roles and responsibilities of Corporate Secretary include:

1. Perform corporate office function in terms of management of corporate information and documents, corporate social responsibility, corporate public information and communication, corporate office and board administration.
2. Ensure compliance with GCG (Good Corporate Governance) through implementation of whistle blowing system.

3. Memastikan perseroan mematuhi ketentuan tentang persyaratan keterbukaan dan pengungkapan dalam laporan tahunan.
4. Memastikan penerapan kebijakan manajemen mutu dan pemantauan implementasi KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul) di lingkungan perusahaan.
5. Mengintegrasikan dan mengkonsolidasikan unit organisasi di bawahnya.

Tugas pokok masing-masing Vice President adalah sebagai berikut:

1. VP Corporate Document Management and Files  
Bertanggung jawab melaksanakan ketatausahaan arsip surat-menurut, dokumen kepemilikan aset dan dokumen perusahaan lainnya. VP Corporate Document Management and Files dibantu oleh tiga manajer.
2. VP Corporate Social Responsibility (CSR)  
Bertanggung jawab mengelola Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) serta Community Relations, baik internal maupun eksternal perusahaan di seluruh aktivitas perusahaan. VP CSR dibantu oleh dua manager.
3. VP Public Relations  
Bertanggung jawab untuk merumuskan dan menyusun program pembentukan citra perusahaan, hubungan masyarakat dan melaksanakan penyuluhan baik internal maupun eksternal perusahaan, serta pengelolaan informasi publik yang mencakup penyediaan dan/ atau pelayanan informasi terhadap pengguna informasi publik. VP Public Relations dibantu oleh empat manager.
4. VP General Affairs  
Bertanggung jawab atas pengelolaan fasilitas perkantoran, merawat bangunan dinas, menyelenggarakan keramahtanggaan kantor di lingkungan kantor KAI, mengelola kegiatan keprotokolan Direksi dan tamu penting serta kkesekretariatan administrasi umum Direksi, dan melakukan pembinaan terhadap kegiatan umum di Perseroan.
5. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance  
Bertanggung jawab menyusun kebijakan manajemen mutu yang meliputi standar dan sistem penjaminan mutu berdasarkan standar ISO, mengevaluasi pelaksanaan sistem 3. Ensure that the Company meets the requirements of transparency and disclosures in annual report.  
4. Ensure implementation of quality management policy and monitoring of KPKU (Superior Performance Assessment Criteria) implementation in the Company.  
5. Integrate and consolidate supervised organization units.

The main roles of each Vice President are as follows:

1. VP Corporate Document Management and Files  
Responsible for administration correspondence archive, documents of assets ownerships and other corporate documents. VP Corporate Document Management and Files is assisted by three managers.
2. VP Corporate Social Responsibility (CSR)  
Responsible for managing Partnership and Community Development Program (PKBL) and Community Relations, both internal and external in all activities of the Company. VP CSR is assisted by two managers.
3. VP Public Relations  
Is responsible for formulation and preparation of the Company's image-building program, public relations and provides both internal and external counselling, and public information management which includes information provision and/or service to public information users. VP Public Relations is assisted by four managers.
4. VP General Affairs  
Responsible for management of office facilities, maintenance of office buildings, internal affairs in offices of KAI, management of Board of Directors protocol activities and key guests, general administrative secretariat of Board of Directors, and advice provision to the public on the Company's activities.
5. VP Quality Assurance and Good Corporate Governance  
Responsible for formulation quality management policy that includes quality assurance standards and system based on ISO standards, evaluation of quality assurance system and management

penjaminan mutu dan mengelola peningkatan mutu berkelanjutan (*quality improvement*), memastikan kepatuhan dan pelaksanaan GCG (*Good Corporate Governance*) melalui penerapan sistem pelaporan pelanggaran (*whistleblowing system*), serta pemantauan implementasi KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul) BUMN di lingkungan Perseroan.

#### I. Laporan Pelaksanaan Tugas Corporate Secretary (ES)

##### A. Wajib

1. Mengikuti RUPS.
2. Mengikuti dan membuat Risalah Rapat Dewan Komisaris-Direksi.
3. Mengikuti dan membuat Risalah Rapat Direksi.
4. Mengikuti dan membuat Risalah Rapat Executive Committee.
5. Memimpin Rapat Evaluasi Internal.
6. Melaksanakan Surat Keputusan Direksi, Surat Edaran, Maklumat Direksi, Instruksi Direksi, Pengumuman dan sebagainya.

##### B. Tugas Khusus

1. Ketua Tim Penguji Barang dan Jasa Umum Konsultan dan IT.
2. Ketua Tim PSO-mempersiapkan kontrak PSO 2014 dan persiapan kontrak PSO 2015.
3. Ketua Umum KPKU (Kriteria Penilaian Kinerja Unggul).
4. Ketua GCG-menindak lanjuti rekomendasi hasil assesment GCG dari BPKP.
5. Ketua Umum Locomotive Football Club-mengikuti agenda PSSI Jawa Barat sebagai anggota Divisi III.
6. Penanggung jawab Baporseni.

#### II. Corporate Office and Board Administration/ General Affair (ESG)

##### A. Office Building & ME Management (ESGB)

1. Pembayaran LAT
2. Mekanikal/Elektrikal (Perawatan Listrik Umum)-Program perawatan rutin listrik dan pendingin udara di Kantor Pusat, wisma dan mess.
3. *Building maintenance* (perawatan bangunan).
4. PBB dan retribusi.

of continuous quality improvement, ensuring compliance and implementation of Good Corporate Governance (GCG) through whistleblowing system application, as well as monitoring implementation of KPKU (Superior Performance Assessment Criteria) of SOE in the Company.

#### I. Roles Performance Report of Corporate Secretary (ES)

##### A. Mandatory Tasks

1. Attended GMS.
2. Attended and prepared Minutes of Meetings of Board of Commissioners-Board of Directors.
3. Attended and prepared Minutes of Board of Directors Meetings.
4. Attended and prepared Minutes of Executive Committee Meetings.
5. Chaired Internal Evaluation Meetings.
6. Implemented Decisions of Board of Directors, Circular Letters, Declarations of Board of Directors, Instructions of Board of Directors, Announcements and so forth.

##### B. Special Tasks

1. Assessment Team Leader for Goods and Services General Consultant and IT.
2. PSO Team Leader-prepared PSO contract 2014 and preparation of PSO contract 2015.
3. Chairman of KPKU (Superior Performance Assessment Criteria).
4. Chairman of GCG-followed-up on recommendations from GCG assessment results of BPKP.
5. Chairman of Locomotive Football Club-following West Java PSSI agenda as a member of Division III.
6. In charge of Baporseni.

#### II. Corporate Office and Board Administration/ General Affair (ESG)

##### A. Office Building & ME Management (ESGB)

1. LAT Payment.
2. Mechanical/Electrical Works-routine maintenance program of electricity and air conditioning in Head Office, guest house and mess.
3. Building maintenance.
4. Land and Building Tax (PBB) and regional government retribusi.

**B. Housekeeping & Services Management (ESGH)**

1. Mengelola akomodasi dan perawatan lingkungan Kantor Pusat, mess dan wisma.
2. Kerumahtanggaan.

**C. Office Facilities Management (ESGF)**

1. Office security.
2. Office Facilities.

**D. Protocol and Secretary Management (ESGP)**

1. Menyelenggarakan tugas-tugas protokoler eksternal.
2. Menyelenggarakan tugas-tugas protokoler internal.
3. Sinergi kegiatan dan administrasi kesekretariatan Dewan Komisaris dan Direksi.
4. Administrasi dan pengurusan perjalanan dinas (domestik dan luar negeri).

**III. Corporate Document Management (ESD)**

Tugas khusus: Mempertahankan sertifikasi ISO 9001:2008.

Tugas wajib:

**A. General Document & Files Management (ESDG)**

1. Pelayanan surat masuk dan keluar non tata naskah (termasuk disposisi Direktur Utama) dan distribusi surat fisik dan/elektronik.
2. Pengarsipan dokumen umum.

**B. Legal Document & Files Management (ESDL)**

1. Pelayanan surat masuk dan keluar tata naskah (termasuk disposisi Direktur Utama) dan distribusi surat fisik dan/elektronik.
2. Pelayanan peminjaman/permintaan salinan dokumen.

**C. Asset Ownership Document & Files Management (ESDA)**

1. Mengendalikan proses penerimaan dan peminjaman dokumen aset.
2. Mengendalikan proses penyimpanan dokumen aset.
3. Pendigitasian sertifikat menjadi bentuk vektor dan *overlay* dengan grondkaart.
4. Mengendalikan penyalinan dokumen (*scanning*) dari dokumen kertas menjadi dokumen elektronik.

**B. Housekeeping & Services Management (ESGH)**

1. Manage the accommodation and care environment Central Office, mess and homestead.
2. Homemaking.

**C. Office Facilities Management (ESGF)**

1. Office security.
2. Office Facilities.

**D. Protocol and Secretary Management (ESGP)**

1. Conducting external protocol tasks.
2. Conducting internal protocol tasks.
3. Coordinating secretarial and administrative activities of the Board of Commissioners and the Board of Directors.
4. Administration and management of official travel (domestic and overseas).

**III. Corporate Document Management (ESD)**

Special task: Maintaining ISO 9001:2008 certification.

Mandatory tasks:

**A. General Document & Files Management (ESDG)**

1. Incoming and outgoing mails service non-script (including disposition of President Director) and distribution of physical and/ electronic mails.
2. General document archive.

**B. Legal Document & Files Management (ESDL)**

1. Incoming and outgoing mails service script (including disposition of President Director) and distribution of physical and/electronic mails.
2. Lending service/copy of document request.

**C. Asset Ownership Document & Files Management (ESDA)**

1. Controlling process of receipt and lending of asset documents.
2. Controlling asset document archive process.
3. Certificate digitalization into vector and overlay formats with grondkaart.
4. Controlling documents scanning from paper into electronic documents.

#### **IV. Corporate Sosial Responsibility (ESS)**

##### **A. Community Relation Management (ESCS)**

1. Mengelola hubungan internal (internal relation management); menjalankan kegiatan pembinaan olahraga dan seni (Baporseni), pelatihan keterampilan.
2. Mengelola hubungan eksternal (eksternal relation management); mengelola kegiatan sosial (*community development*) masyarakat sekitar rel/stasiun KA Jawa dan Sumatera, berpartisipasi/sponsorship kegiatan kemasyarakatan.

##### **B. Partnership & Participant Management (ESSP)**

1. Kemitraan; mengelola kemitraan dengan UKM, menjalankan kegiatan hibah, mengelola efektivitas penyaluran Dana Kemitraan dan tingkat kolektibilitas pinjaman.
2. Bina Lingkungan; menyalurkan dana Bina Lingkungan tahun 2014, pelatihan keterampilan.

#### **V. Corporate Public Relation (ESP)**

##### **A. Internal Relations (ESPI)**

1. Menyusun dan melaksanakan program pencitraan perusahaan di internal perusahaan; menerbitkan tabloid KONTAK.
2. Pengelolaan administrasi keuangan; menerbitkan tabloid Trasindo dan majalah Rel, dokumentasi kegiatan perusahaan, mengelola administrasi keuangan, membuat buku *company profile* 2014, menyelenggarakan rapat kehumasan, diklat, kursus, seminar.

##### **B. Eksternal Relations (ESPE)**

1. Menyusun dan melaksanakan program Kegiatan hubungan kemasyarakatan, menyelenggarakan konferensi pers.
2. Penyuluhan dan pembentukan citra perusahaan di luar perusahaan, menyelenggarakan talkshow terkait dengan perusahaan seperti inovasi, produk, layanan, PSA dan sebagainya, melaksanakan pameran produk perusahaan dan kehumasan, menyelenggarakan press tour dan media gathering, melakukan media visit.

##### **C. Corporate Image Care (ESPC)**

Pengelolaan citra perusahaan (iklan di media massa) dan pengelolaan website, media sosial serta portal BUMN, pembuatan Annual Report 2013, berperan sebagai konsultan kehumasan.

#### **IV. Corporate Social Responsibility (ESS)**

##### **A. Community Relation Management (ESCS)**

1. Managed internal relation management; run sports and arts coaching activities (Baporseni), skills training.
2. Managed external relation management; community development surrounding railroad/stations in Java and Sumatera, participation/sponsorship in community activities.

##### **B. Partnership & Participant Management (ESSP)**

1. Partnerships; managed partnership with SME, run donation activities, managing effectiveness of Partnership Fund distribution and loan collectibility.
2. Community Development; distributed Community Development funds in 2014, skills training.

#### **V. Corporate Public Relation (ESP)**

##### **A. Internal Relations (ESPI)**

1. Developed and run corporate image program within the Company; issued KONTAK tabloid.
2. Managed financial administration; issued Trasindo tabloid and Rel magazine, documentation of corporate activities, managed financial administration, prepared corporate profile book 2014, organized meetings of public relations, trainings, courses, seminars.

##### **B. External Relations (ESPE)**

1. Developed and run public relations activities, held press conference.
2. Advised and built corporate image outside the Company, held talkshow related to the Company, such as: innovations, products, services, PSA and so forth, organized exhibition of the Company's products and public relations firm, held press tour and media gathering, conducted media visit.

##### **C. Corporate Image Care (ESPC)**

Managed corporate image (advertising on mass media) and management of website, social media and SOE portal, prepared Annual Report 2013, acted as public relations consultant.

#### D. Public Information (ESPP)

Pengelolaan informasi publik meliputi penyimpanan, pendokumentasian dan pelayanan informasi; melaksanakan sosialisasi ke internal dan perusahaan, pembinaan PPID di daerah, studi banding dan mengikuti *workshop*, seminar, diklat terkait keterbukaan informasi publik.

#### D. Public Information (ESPP)

Managed public information including archive, documentation and information services; conducted socialization to internal and companies, PPID advisory in regions, comparative studies and workshops, seminars, education and trainings related to public information disclosure.

#### VI. Quality Assurance & GCG (ESQ)

- Penyusunan Pedoman Sistem Pelaporan Pelanggaran (Whistleblowing System/WBS) di Lingkungan KAI dan sosialisasi WBS,
- Penyusunan Standar Pengendalian Kualitas Produk dan Pedoman Pelaksanaan Pengendalian Kualitas Produk di Lingkungan KAI,
- Penyusunan revisi Pedoman Pengendalian Gratifikasi di Lingkungan KAI,
- Penyusunan revisi Pedoman Tata Kelola Perusahaan (*Code of Corporate Governance*) KAI,
- Penyusunan revisi Pedoman Benturan Kepentingan (*Conflict of Interest*) KAI,
- Penyusunan Pedoman Kode Etik (*Code of Ethic*) di Lingkungan KAI,
- Penyusunan revisi Pedoman Perilaku (*Code of Conduct*) di Lingkungan KAI.
- Program Training of Trainer (TOT) Program Pengendalian Gratifikasi Angkatan 1.
- Program Pelatihan Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2008 Angkatan 1 dan 2,
- Program Pelatihan Kriteria penilaian Kinerja Unggul (KPKU) untuk tim champion KPKU,
- Program pelatihan FMEA dan Six Sigma,
- Temu Karya Mutu dan Produktivitas Nasional (TKMPN) 2014,
- Gebyar Cipta Karya Inovasi BUMN 2014,
- Bimbingan teknis penyusunan aturan Program Pengendalian Gratifikasi oleh KPK,
- Mengikuti *Corporate Governance Perception Index* tahun 2013 pada semester 2 tahun 2014, Frontliner Award, Innovation and Improvement Award (IIA).
- Program audit resertifikasi ISO 9001:2008 Balai Yasa oleh PT SAI Global,
- Program pre-asesmen terpadu,
- Program audit surveillance ISO 9001:2008 Daop/Divre/Subdivre oleh PT Sucofindo,
- Pendampingan tindak lanjut temuan audit surveillance ISO 9001:2008,
- Pendampingan ISO 9001:2008 Stasiun, Dipo Kereta, Dipo Lokomotif (audit manajemen).

#### VI. Quality Assurance & GCG (ESQ)

- Preparation of Guidelines for Whistleblowing System (WBS) in KAI and WBS socialization,
- Preparation of Product Quality Control Standards and Guidelines for Implementation of Product Quality Control in KAI,
- Preparation of revised Guidelines for Gratuity Control in KAI,
- Preparation of revised Code of Corporate Governance of KAI,
- Preparation of revised Guidelines for Conflict of Interest of KAI,
- Preparation of Code of Ethics in KAI,
- Preparation of revised Code of Conduct in KAI.
- Training of Trainer (TOT) Program Gratuity Control Program Batch 1.
- Quality Management System ISO 9001: 2008 Training Program Batches 1 and 2,
- Superior Performance Assessment Criteria (KPKU) Training Program for KPKU champion team,
- FMEA and Six Sigma Training Program,
- National Quality and Productivity Gathering (TKMPN) 2014,
- Gebyar Cipta Karya Inovasi BUMN 2014,
- Technical advisory for preparation of Gratification Control Program regulations by KPK,
- Corporate Governance Perception Index 2013 in the second half of 2014, Frontliner Award, Innovation and Improvement Award (IIA).
- Audit program of re-certification ISO 9001: 2008 Balai Yasa by PT SAI Global,
- Integrated pre-assessment program,
- Audit program of surveillance ISO 9001:2008 Daop/Division/Subdivre by PT Sucofindo,
- Advisory for follow-up on audit findings in surveillance ISO 9001: 2008,
- Advisory for ISO 9001:2008 Station, Train Depot, Locomotive Depot (management audit).

- *Workshop Good Corporate Governance Awareness,*
- Pemantauan implementasi larangan merokok di atas KA,
- Review atas hasil asesmen GCG tahun 2012 dilakukan sampai dengan akhir tahun 2014 dan sekaligus sebagai *self assessment* GCG tahun 2013 yang dilaksanakan dalam tahun 2014,
- Pemantauan stasiun KA Commuter Line,
- Pemantauan pelayanan di stasiun wilayah Daop periode angkutan lebaran 2014.
- Pemantauan pelayanan di atas KA periode angkutan lebaran 2014, Pemantauan implementasi cuci kereta dan pemeliharaan KRL, Pemantauan keberadaan pedagang asongan, pedagang kaki lima (PKL), dan bangunan liar di stasiun, Pelaksanaan analisis terhadap gratifikasi sesuai *checklist* yang disampaikan oleh KPK RI dalam Bimtek PPG, Program sosialisasi WBS di lingkungan Kantor Pusat, Mengikuti *Training of Trainer* Kolaborasi Tunas Integritas di Yogyakarta yang diselenggarakan oleh KPK RI, Pemantauan boomgate area parkir di bawah kelola PT Reska Multi Usaha (RMU), Mengikuti Pameran Hari Anti Korupsi di Gedung Graha Sabha Permana UGM Yogyakarta.
- Workshop of Good Corporate Governance Awareness,
- Monitored implementation of smoking prohibition on the train,
- Reviewed results of GCG assessment 2012 conducted until the end of 2014 and at the same time as GCG self assessment 2013 conducted in 2014,
- Monitored Commuter Line railway station,
- Monitored service in Daop area station during 2014 period Lebaran transport.
- Monitored service on the railway during 2014 period Lebaran transport,
- Monitored KRL train washing implementation and maintenance,
- Monitored hawkers, street side sellers (PKL), and illegal buildings at stations,
- Analysis of gratuity according to checklist provided by KPK RI in PPG Technical Guidance,
- Attended Training of Trainer Integrity Seed Collaboration in Yogyakarta organized by KPK RI,
- Attended Training of Trainer of Kolaborasi Tunas Integritas in Yogyakarta organized by KPK RI,
- Monitored boomgate at parking areas managed by PT Reska Multi Usaha (RMU),
- Participated in Anti Corruption Day Exhibition at Graha Sabha Permana Building UGM Yogyakarta.

#### Program Pengembangan Kompetensi

Untuk menunjang kinerja Sekretaris Perusahaan, menambah wawasan dan mengembangkan kompetensi, tahun 2014 Sekretaris Perusahaan mengikuti seminar/workshop/konferensi sebagai berikut:

#### Competence Development Program

To support Corporate Secretary performance, broaden perspective and develop competence, in 2014 Corporate Secretary attended seminars/ workshops/conferences as follows:

Nama Kegiatan	Tempat Venue	Tanggal Date	Activity
ARCEO	Hanoi, Vietnam	17-21 November	ARCEO
Pembicara di PT Astra Isuzu	Jakarta	25 Agustus	Speaker at PT Astra Isuzu

### Evaluasi Kinerja Sekretaris Perusahaan

Evaluasi kinerja Sekretaris Perusahaan diukur dengan KPI Sekretaris Perusahaan dimana pada tahun 2014 pencapaiannya adalah sebagai berikut:

### Performance Evaluation of Corporate Secretary

Performance evaluation of Corporate Secretary is measured by Corporate Secretary KPI where in 2014 the achievements are as follows:

Sasaran Kinerja Performance Objectives	Key Performance Indicators	Target	Bobot Weight	Skor Score	Skor Akhir Total Score
Pengelolaan Keuangan Financial Management	Optilamisasi anggaran Budget optimization	RKA 2014 2014 Work Plan & Budget	10	0,88	8,80
Pengelolaan Sistem Kesekretariatan Management of Secretarial System	1. Tingkat kepuasan pihak eksternal atas proses dan hasil komunikasi Satisfaction level of external parties on communication process and result	Survei kepuasan atas hasil komunikasi dengan <i>stakeholders</i> (100%) Survey of satisfaction of communication results with stakeholders (100%)	7	0,82	5,75
	2. Rasio program dan realisasi kegiatan Corporate Secretary Program ratio and activity realization of Corporate Secretary	Jumlah program kegiatan ES (26) Number of ES activity programs (26)	10	0,81	8,08
	3. Tingkat penerapan KPKU di perusahaan KPKU application level in the Company	Skor hasil asesmen KPKU (440) Score of KPKU assessment (440)	10	1,05	10,50
	4. Tingkat penerapan GCG di perusahaan GCG application level in the Company	Skor hasil asesmen GCG (75) Score of GCG assessment (75)	10	1,12	11,19
	5. Keterbukaan informasi publik yang valid dan current yang dibutuhkan Public information disclosure that is valid and currently needed	Jumlah informasi disampaikan (35) Number of information (35)	7	1,14	8,00
	6. Tingkat ketertiban dan kelancaran rapat BOD, BOD-BOC, dan RUPS BOD meetings, BOD-BOC meetings, and GMS	Jumlah rapat BOD, BOD-BOC dan RUPS (57) Number of BOD, BOD-BOC and GMS meetings (57)	10	1,09	10,88
	7. Tingkat penerapan CSR CSR application level	Program pelaksanaan CSR CSR program activities	7	1,04	7,30
Peningkatan Penerapan Sistem Improvement in System Implementation	1. Sosialisasi sistem manajemen mutu dan GCG Socialization of Quality Management System and GCG	Jumlah kegiatan sosialisasi (30) Number of socialization events (30)	10	1,00	10,00
	2. Penyelenggaraan award Award events	Jumlah acara award (13) Number of award events (13)	10	1,00	10,00
Pengelolaan Administrasi Administration Management	1. Pengelenggaraan diklat, workshop Training and workshop	Jumlah diklat personel ES (16) Number of training for ES personnel (16)	5	1,13	5,63
	2. Ketepatan pelaporan Timely reporting	Ketepatan tanggal pelaporan (100%) Timely reporting date (100%)	2	1,00	2,00
	3. Kehadiran pekerja Employee absence	Kehadiran personel ES (100%) Absence of ES personnel (100%)	2	1,00	2,00
<b>TOTAL</b>			100		100,12

## Satuan Pengawasan Intern

Fungsi audit internal di KAI dilaksanakan oleh Satuan Pengawasan Intern (SPI) yang dipimpin oleh seorang Kepala SPI setingkat *Executive Vice President* (EVP). Kepala SPI diangkat oleh dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. Pengangkatan dan pemberhentian Kepala SPI melalui persetujuan Dewan Komisaris. SPI merupakan unit kerja yang menjalankan fungsi pengendalian/pengawasan intern untuk membantu manajemen dan unit-unit kerja lainnya dalam pencapaian pelaksanaan tugas dan kewajibannya.

Sampai dengan 22 Juli 2014, Kepala SPI dijabat oleh Ernesto. Selanjutnya, per tanggal 22 Juli 2014-sekarang, Kepala SPI dijabat oleh Dwi Erni Ratnawati.

### Profil Kepala SPI



**Dwi Erni Ratnawati**  
(periode 22 Juli 2014-sekarang)  
(July 22, 2014-present)

## Internal Audit Unit

Internal audit function in KAI is conducted by Internal Audit Unit (SPI) chaired by SPI Head at Executive Vice President (EVP) level. SPI Head is appointed by and directly reports to President Director. Appointment and dismissal of SPI Head are with Board of Commissioners approval. SPI is a work unit exercising control/internal audit function to assist management and other work units in performing their roles and obligations.

Until July 22, 2014, SPI Head was held by Ernesto. Subsequently, as of July 22, 2014 until now, SPI Head was held by Dwi Erni Ratnawati.

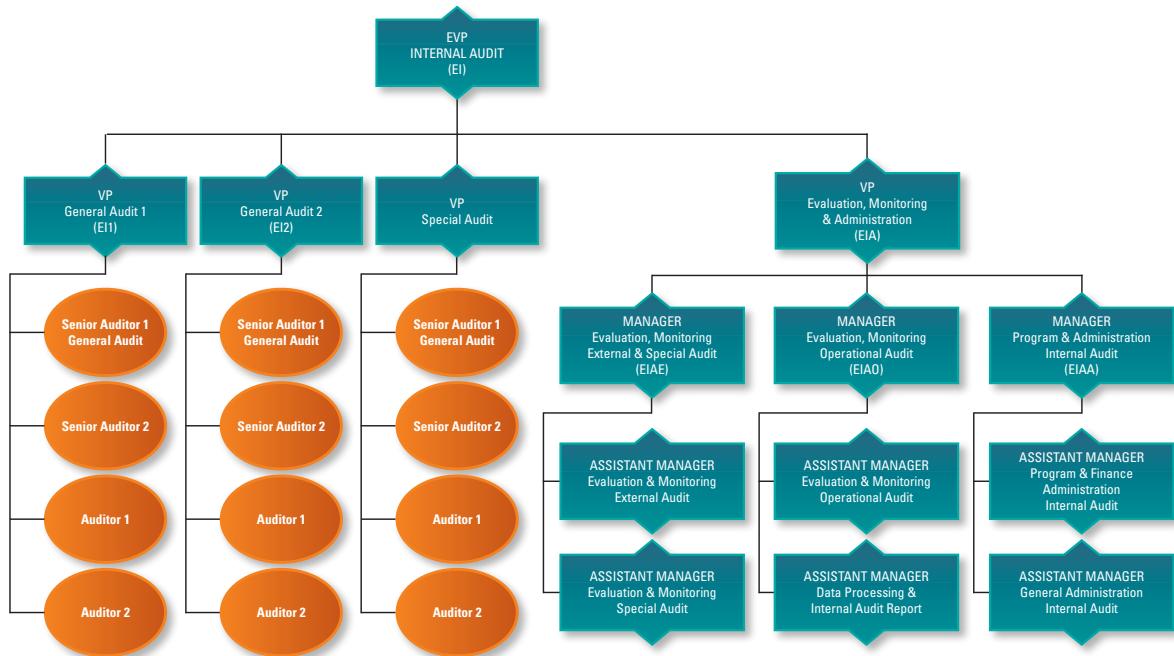
### Profile of SPI Head

Lahir di Pekalongan, 2 Oktober 1968, Dwi Erni Ratnawati adalah lulusan Fakultas Ekonomi Jurusan Akuntansi Universitas Padjadjaran, Bandung tahun 1993 dan Program Studi Magister Manajemen Universitas Satyagama tahun 2000. Bekerja di lingkungan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) sejak tahun 1996 sebagai Pemeriksa hingga mencapai Pemeriksa Madya dengan jabatan terakhir sebagai Kepala Sub Auditorat BPK RI Perwakilan Provinsi Jawa Timur (2013). Diangkat sebagai EVP Internal Audit Perseroan dengan Keputusan Direksi No. KEP.DIR/KP.301/VII/24/KA-2014 tanggal 22 Juli 2014.

Born in Pekalongan, October 2, 1968, Dwi Erni Ratnawati is a graduate of Economics Faculty, Accounting Department, Universitas Padjadjaran, Bandung in 1993 and a Master of Management Universitas Satyagama in 2000. Worked at State Audit Board (BPK) since 1996 as an auditor until reached Associate Auditor grade with the last position as Head of Sub-Auditorat BPK RI Representative East Java (2013). Appointed as EVP Internal Audit Directors of the Company with Decision of Board of Directors No. KEP.DIR/KP.301/VII/24/KA-2014 dated July 22, 2014.

### Struktur Organisasi SPI

Struktur organisasi SPI sesuai Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/X/14/KA-2014 adalah sebagai berikut:



Sampai dengan 31 Desember 2014, jumlah pekerja SPI sebanyak 50 orang dengan rincian sebagai berikut:

### Organizational Structure of SPI

Organizational structure of SPI according to Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/X/14/KA-2014 is as follows:

At December 31, 2014, SPI had 50 employees with the following details:

Jabatan	Jumlah Pekerja Number of Employee	Position
Executive Vice President/Kepala SPI	1	Executive Vice President/Head of SPI
Vice President	4	Vice President
Manager	3	Manager
Senior Auditor 1	15	Senior Auditor 1
Senior Auditor 2	15	Senior Auditor 2
Auditor 1	-	Auditor 1
Auditor 2	2	Auditor 2
Assistant Manager	0	Assistant Manager
Pelaksana	8	Staff
PKWT	2	Contract Employee
<b>Jumlah</b>	<b>50</b>	<b>Total</b>

Dari jumlah tersebut, sebanyak 13 pekerja bersertifikat Akuntan, 2 pekerja memiliki sertifikasi QIA (*Qualified Internal Auditor*) dan sebanyak 26 pekerja dalam proses mengikuti program pendidikan dan pelatihan sertifikasi QIA.

Out of this number, 13 employees have Accountant certification, 2 employees have the QIA (*Qualified Internal Auditor*) certification and 26 employees are in education and training program to obtain QIA certification.

### **Internal Audit Charter**

Dalam melaksanakan wewenang, tugas dan tanggung jawabnya, SPI berpedoman pada Internal Audit Charter yang ditetapkan melalui Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.104/VII/1/KA-2012 yang telah mendapat persetujuan Dewan Komisaris tanggal 19 Juli 2012. Keputusan Direksi tersebut menggantikan Keputusan Direksi No. Kep.U/OT.003/IV/4/KA-2004 tanggal 30 April 2004 tentang Internal Audit Charter KAI.

*Internal Audit Charter* memuat visi, misi dan tujuan, struktur, kedudukan, tugas, tanggung jawab, wewenang, persyaratan auditor, kode etik, dan pola hubungan yang menjadi landasan formal tertulis bagi SPI dalam menjalankan wewenang, tugas dan tanggung jawabnya secara kompeten, independen, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Internal Audit Charter disusun dengan berpedoman pada Standar Pelaksanaan Fungsi Satuan Pengawasan Intern (SPF SPI) dan Kode Etik Pengawasan Intern BUMN yang ditetapkan oleh Forum Komunikasi SPI, serta *International Standards for Professional Practice of Internal Auditing* yang ditetapkan oleh The Institute of Internal Auditors (IIA).

### **Tugas dan Tanggung Jawab**

- a. Menyusun dan melaksanakan Program Kerja Audit Tahunan (PKAT).
- b. Menguji dan mengevaluasi pelaksanaan pengendalian intern dan sistem manajemen risiko sesuai dengan kebijakan perusahaan.
- c. Melakukan pemeriksaan, dan penilaian atas efisiensi dan efektivitas di bidang keuangan, akuntansi, operasional, sumber daya manusia, pemasaran, teknologi informasi, dan kegiatan lainnya.
- d. Melakukan audit atas badan usaha afiliasi dan anak perusahaan, setelah ada surat permintaan audit dari anak perusahaan.
- e. Memberikan saran perbaikan dan informasi yang objektif tentang kegiatan yang diperiksa pada semua tingkatan manajemen.
- f. Membuat laporan hasil audit dan menyampaikan laporan tersebut kepada Direktur Utama dengan tembusan Dewan Komisaris melalui Komite Audit.
- g. Memantau, menganalisis, dan melaporkan pelaksanaan tindak lanjut perbaikan yang telah disarankan oleh SPI dan atau Auditor Eksternal.

### **Internal Audit Charter**

In performing its authorities, roles and responsibilities, SPI refers to Internal Audit Charter of Internal Audit Unit established with Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.104/VII/1/KA-2012 which was approved by Board Commissioner on July 19, 2012. The Decision of Board of Directors replaced Decision of Board of Directors No. Kep.U/OT.003/IV/4/KA-2004 dated April 30, 2004 concerning Internal Audit Charter of KAI.

Internal Audit Charter contains vision, missions and objectives, structure, position, roles, responsibilities, authority, auditor requirements, code of ethics, and relationship scheme which becomes written formal foundation for SPI in performing its authorities, roles and responsibilities in a competent, independent, and accountable manner.

Internal Audit Charter was prepared by referring to Implementation Standards of Internal Audit Function (SPF SPI) and Code of Ethics of SOE Internal Audit established by SPI Communication Forum, and International Standards for Professional Practice of Internal Auditing established by The Institute of Internal Auditors (IIA).

### **Roles and Responsibilities**

- a. Prepare and conduct Annual Audit Work Program (PKAT).
- b. Test and evaluate implementation of internal control and risk management system in accordance with the Company's policies.
- c. Examine and assess efficiency and effectiveness in finance, accounting, operations, human resources, marketing, information technology, and other activities.
- d. Conduct an audit on affiliated business entities and subsidiaries, at request of President Director and upon notification to President Director and Board of Commissioners of subsidiaries.
- e. Provide improvement recommendations and objective information on audited activities at all management levels.
- f. Prepare audit report and submit the report to President Director and Board of Commissioners through Audit Committee.
- g. Monitor, analyze, and report improvements follow ups recommended by SPI and or the External Auditor.

- h. Bekerja sama dengan Komite Audit.
- i. Menyusun program untuk mengevaluasi mutu kegiatan audit internal yang dilakukannya.
- j. Melakukan audit investigasi, apabila diperlukan atas permintaan Direktur Utama dan atau pengembangan hasil audit operasional sebelumnya setelah mendapat persetujuan Direktur Utama.
- k. Melakukan kegiatan konsultasi berkaitan dengan pengelolaan risiko, sistem pengendalian intern, serta praktik GCG dalam upaya meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan secara berkesinambungan.
- h. Work closely with the Audit Committee.
- i. Develop programs to evaluate quality of internal audit activities.
- j. Conduct investigative audit, if required at the request of President Director and or as extension of previous operational audit results, with the approval of the President Director.
- k. Conduct consultations related to risk management, internal control system and GCG practices in an effort to improve the Company's performance and value on an ongoing basis.

#### Laporan Pelaksanaan Tugas

Laporan Hasil Audit (LHA) disampaikan kepada Direktur Utama dengan tembusan ke Komite Audit. Setiap triwulan SPI melakukan pertemuan dengan Komite Audit untuk melaporkan kinerja SPI dan mengirimkan Laporan Kinerja SPI ke Direktur Utama.

Pelaksanaan Program Kerja Audit Tahunan (PKAT) sepanjang tahun 2014 diantaranya adalah sebagai berikut:

#### 1. Program Audit Operasional

#### Roles Performance Report

Audit Reports (LHA) are submitted to President Director and copied to Audit Committee. On a quarterly basis SPI has a meeting with Audit Committee to report SPI performance and sends SPI Performance Report to President Director.

Implementation of Annual Audit Work Program (PKAT) during 2014 are, among others, as follows:

#### 1. Operational Audit Program

No	Fokus Audit Audit Focus	Objek Audit Audit Object
1	Pengelolaan & Pengusahaan Aset Produksi dan Aset Non Produksi Management & Operation of Production and Non-Production Assets	KP (CN, CA, EAN) Daop 1, 2, 4, 5, 9 Divre I, II, Sub.Divre III.1, Sub.Divre III.2
2	Keuangan Finance	<b>Penugasan 1: Assignment 1 :</b> KP (KA, KW, KF, KB, KR, ESS) Daop 2, 3, 7, 9 Divre I, III, BY Pub, Lt, Yk <b>Penugasan 2: Assignment 2 :</b> Daop 1, 4, 5, 6, 8 Divre II, Sub Divre III.1, BY Mri, Sgu, Tg
3	Pengadaan Barang & Jasa selain UMDS Services other than UMDS	<b>Penugasan 1: Assignment 1 :</b> KP (EMI, ELL, ELP, TJ, TS & TE) KP (ELL, ELP, TE, RT & RC) Daop 1, 4, 8 Divre III SS, BY SGU, Mri, Yk, Tg <b>Penugasan 2: Assignment 2 :</b> KP (MK, EOC, OR) KP (CH, ESG) Daop 2, 3, 5, 6, 7, 9 Divre II, BY Lt
4	Non PKT	Sesuai permintaan manajemen As requested by Management

Realisasi:

- a. Penugasan Audit Pengusahaan Aset Produksi Non Produksi telah dilaksanakan satu kali penugasan, yang dilaksanakan oleh 8 Tim Audit;
- b. Penugasan Audit Keuangan telah dilaksanakan satu kali penugasan, yang dilaksanakan oleh 8 Tim Audit;
- c. Penugasan Audit Pengadaan Barang & Jasa selain UMDS telah dilaksanakan dua kali penugasan, penugasan pertama yang dilaksanakan oleh 10 Tim Audit dan penugasan kedua dilaksanakan oleh 8 Tim Audit;
- d. Penugasan Audit Aset Produksi (*Database*) telah dilaksanakan satu kali penugasan, yang dilaksanakan oleh 1 Tim Audit;
- e. Penugasan Audit Non PKAT (Anak Perusahaan) telah dilaksanakan satu kali penugasan, yang dilaksanakan oleh 6 Tim Audit;

Dari penugasan Audit Operasional Pengusahaan Aset Non Produksi, Keuangan, Pengelolaan Database Aset Produksi, Pengadaan Barang & Jasa selain UMDS dan Non PKAT (Anak Perusahaan) yang telah dilaksanakan menghasilkan Laporan Hasil Audit (LHA) sebanyak 45 LHA, yaitu LHA Daop 1 Jakarta, Daop 2 Bandung, Daop 3 Cirebon, Daop 4 Semarang, Daop 5 Purwokerto, Daop 6 Yogyakarta, Daop 8 Surabaya, Divre I SU, Divre II SB, Divre III SS, Subdivre 111.1 Kpt, Subdivre 111.2 Tnk dan Kantor Pusat (ELP, EMI, ETJ, TS, EPC-EPF, ESS, ESG, ERT-RC-RE-ELLS-ELLU-ELLR) dan Anak Perusahaan (PT KALOG, PT KAPM, PT KAPAR, PT Railink, PT KCJ & PT RMU).

## 2. Penugasan Audit Investigatif dari Direktur Utama

### a. Penugasan Audit Investigatif

Realization:

- a. Audit Assignment on Productive Non-Productive Assets commercialization was done for one assignment, conducted by 8 Audit Teams;
- b. Financial Audit Assignment was done for one assignment, conducted by 8 Audit Teams;
- c. Audit Assignment on Procurement of Goods and Services excluding UMDS was done for two assignments, the first assignment was conducted by 10 Audit Teams and the second assignment was conducted by 8 Audit Teams;
- d. Audit Assignment on Productive Assets (*Database*) was done for one assignment, conducted by 1 Audit Team;
- e. Non PKAT (Subsidiaries) Audit Assignment was done for one assignment, conducted by 6 Audit Teams.

Upon assignments on Operational Audit on Non-Productive Assets commercialization, Finance, Production Assets Database Management, Procurement of Goods & Services excluding UMDS and Non PKAT (Subsidiaries), 45 Reports of Audit Results (LHA) had been prepared which are LHA Daop 1 Jakarta, Daop 2 Bandung, Daop 3 Cirebon, Daop 4 Semarang, Daop 5 Purwokerto, Daop 6 Yogyakarta, Daop 8 Surabaya, Divre I SU, Divre II SB, Divre III SS, Subdivre 111.1 Kpt, Subdivre 111.2 Tnk and Head Office (ELP, EMI, ETJ, TS, EPC-EPF, ESS, ESG, ERT-RC-RE-ELLS-ELLU-ELLR) and subsidiaries (PT KALOG, PT KAPM, PT KAPAR, PT Railink, PT KCJ & PT RMU).

## 2. Investigative Audit Assigned by President Director

### a. Investigative Audit Assignment

No.	Permasalahan Issue	Keterangan Notes
1.	Audit Investigatif Dana Amal Kematian di Divre III SS Investigative Audit on Death Compensation Funds at Divre III SS	Sudah terbit LHA LHA issued
2.	Audit Investigatif Persewaan Kios di Stasiun Kertapati Investigative Audit on Kiosk Rental in Kertapati Station	Sudah terbit LHA LHA issued
3.	Audit Investigatif Pemeliharaan jalan rel Investigative Audit on Railway Maintenance	Sudah terbit LHA LHA issued
4.	Audit Investigatif atas laporan dan email D8 tentang penyimpangan pemakaian rumah dinas Jl. Teluk Buyung Kaler No. 44 Bandung Investigative Audit on report and email D8 on misuse of company housing at Jl. Teluk Buyung Kaler No.44 Bandung	Sudah terbit LHA LHA issued
5.	Fasilitas Mess Mess Facility	Sudah terbit LHA LHA issued
6.	Persewaan tanah di Jl. Industri Bandung Land rent at Jl. Industri Bandung	Sudah terbit LHA LHA issued
7.	Pengadaan dan Pemasangan sistem pelacakan dan manajemen lokomotif berbasis GPS (Locotrack) Procurement and installation of GPS-based locomotive tracking and management system (Locotrack)	Sudah terbit LHA LHA issued
8.	Pengelolaan persediaan suku cadang sarana Inventory management of facility spareparts	Sudah terbit LHA LHA issued

b. Penugasan Audit Khusus Tahun 2014

b. Special Audit Assignment in 2014

No.	Permasalahan Issue	Keterangan Notes
1.	Audit Khusus Pengusahaan Aset Special Audit on Assets Administration	Sudah terbit LHA LHA issued
2.	Audit Khusus PT. RMU Keseluruhan tahun kerja 2013 Special Audit on PT. RMU for 2013	Sudah terbit LHA LHA issued
3.	Audit Khusus Biaya-biaya Diklat Special Audit on Training Expenses	Sudah terbit LHA LHA issued
4.	Pelaksanaan Tutupan Shift/Dinasan Pendapatan Ticketing Implementation of Shift/Ticketing Revenue	Sudah terbit LHA LHA issued
5.	Fasilitas dan Pengamanan Stasiun, Perbaikan Griya Karya, Perbaikan Interior KA, Perbaikan Jalan Rel Station Security and Maintenance, Housing maintenance, Train Interior Maintenance, Railway Repairs	Sudah terbit LHA LHA issued
6.	Pekerjaan Perbaikan Elevator Oleh PT ThyssenKrup Elevator pada tahun 2012 Elevator Repair Works performed by PT ThyssenKrup Elevator in 2012	Sudah terbit LHA LHA issued
7.	Fasilitas Pelayanan Stasiun Station Services Facilities	Sudah terbit LHA
8.	Audit Khusus atas proses rekrutmen pekerja tahun 2009 s.d 2013 Special Audit on employee recruitment process between 2009 and 2013	Sudah terbit LHA
9.	Audit Khusus Pencatatan Pemakaian Suku Cadang Sarana Tahun 2014 Special Audit on records of facility spareparts usage in 2014	Sudah terbit LHA

**3. Monitoring Tindak Lanjut Temuan**

a. Realisasi monitoring tindak lanjut Laporan Hasil Audit (LHA) Operasional per 31 Desember 2014  
Menindaklanjuti 2.470 temuan dan 4.840 rekomendasi audit dari LHA tahun 2010-2014 dengan realisasi penyelesaian per 31 Desember 2014 adalah 2.161 temuan (87,49%) dan 4.194 rekomendasi (86,65%).

b. Monitoring tindak lanjut temuan LHA Khusus Direktur Utama telah membuat surat kepada Direksi, EH, ER dan ES dengan surat No. 1006/EI/XII/2014 tanggal 9 Desember 2014 perihal Tindak Lanjut Investigatif Tahun 2010 sampai dengan 2014.

**3. Monitoring of Follow-Up on Findings**

a. Monitoring offollow-up on Report of Operational Audit Results (LHA) per December 31, 2014 Follow-up on 2,470 findings and 4,840 recommendations based on LHA 2010-2014 with realized completion per December 31, 2014 was 2,161 findings (87.49%) and the 4,194 recommendation (86.65%).

b. Monitoring of follow-up on findings of Special LHA  
President Director has prepared a letter to Board of Directors, EH, ER and ES with Letter No. 1006/EI/XII/2014 dated December 9, 2014 concerning Follow-Up on Investigations 2010-2014.

**4. Sosialisasi Internal Audit Charter SPI ke Daerah**

Kegiatan sosialisasi ke daerah sampai dengan 31 Desember 2014 telah diprogramkan ke 21 unit kerja dan sudah terealisasi sebanyak 19 unit kerja. Sisanya sebanyak 2 objek (Kantor Pusat dan Daop 2 Bandung) dijadwalkan pada Semester 1 tahun 2015 dan atau menyesuaikan dengan jadwal *closing audit*.

**4. Socialization of SPI Internal Audit Charter to Regions**

Socialization activities to regions up to December 31, 2014 was programmed for 21 work units with realization of 19 work units. The remaining two objects (Head Office and Daop 2 Bandung) are scheduled in Semester 1 2015 and or aligned with closing audit schedule.

**Pengembangan Kompetensi dan Sertifikasi Auditor**

Untuk meningkatkan kompetensi dan kemampuan personil, SPI melaksanakan program pengembangan baik berupa *in-house training, seminar/workshop,*

**Competence Development and Auditor Certification**

To improve competence and capability of SPI personnel, the Company implements development programs on an ongoing basis in form of *in-house*

dan studi banding yang dilakukan secara berkesinambungan. Realisasi program pendidikan dan pelatihan SPI selama tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Jenis Pelatihan	Jumlah Peserta Number of Participant	Type of Training
Pendidikan berkelanjutan	4	Continuing Education
Seminar/workshop	27	Seminar/workshop
Studi banding	7	Benchmark Study
Pelatihan SAP	47	SAP Training
Sharing diskusi internal	80	Internal discussion/sharing
Inhouse training & capacity building	52	Inhouse training & capacity building

### Sistem Pengendalian Intern

Sistem Pengendalian Intern menurut Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik pada BUMN merupakan proses yang integral pada tindakan dan kegiatan yang dilakukan secara terus-menerus oleh organ dan seluruh pekerja perusahaan untuk memberikan keyakinan memadai atas tercapainya tujuan perusahaan melalui kegiatan yang efektif dan efisien, keandalan pelaporan keuangan, pengamanan aset perusahaan, dan ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan.

Untuk melaksanakan sistem pengendalian intern di perusahaan ditetapkan penanggung jawab secara berjenjang sebagai berikut:

- a. Pimpinan bidang (fungsi) harus menjabarkan dan menerapkan sistem pengendalian intern termasuk sistem manajemen risiko di unit kerja masing-masing. Pimpinan bidang (fungsi) dan unit kerja melakukan prosedur pengendalian internal secara efektif terhadap pelaksanaan program dan kegiatan.
- b. SPI melaksanakan pengujian dan reviu pengendalian intern perusahaan dan melaporkannya kepada Direktur Utama dengan tembusan Komite Audit.

Sebagai implementasi dari peraturan tersebut, KAI telah mengembangkan sistem pengendalian intern yang antara lain mencakup:

- a. Lingkungan pengendalian
    - 1) Integritas dan Nilai Etika
- Perseroan telah memperhatikan nilai-nilai etika dalam operasi untuk memaksimalkan profit. Misi perusahaan tidak bertentangan dengan

trainings, seminars/workshops, and comparative study. Realized SPI educational and training programs in 2014 are as follows:

### Internal Control System

Internal Control System according to Regulation of Minister of SOE No. PER-01/MBU/2011 concerning Implementation of Good Corporate Governance in SOE is a process which is integral to actions and activities that are carried out continuously by organs and all employees of the Company to provide adequate assurance upon achievement of corporate objectives through effective and efficient activities, reliability of financial reporting, protection of the Company's assets, and compliance with the laws and regulations.

To implement internal control system in the Company responsible parties are gradually defined as follows:

- a. Field (function) leader should define and implement internal control system including risk management system in each work unit. Field (function) leader and work units perform internal control procedures effectively in programs and activities.
- b. SPI conducts testing and review of the Company's internal control and reports to President Director with a copy to Audit Committee.

As implementation of those regulations, KAI developed internal control system which among others includes:

- a. Control environment
    - 1) Integrity and Ethical Values
- The Company has noticed ethical values in operations to maximize profit. The Company's missions are not opposed to development

tujuan pembangunan. Dalam pelaksanaan operasi, Perseroan tidak melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku dan sesuai dengan *core business* yang ditetapkan dalam akta pendirian atau tujuan yang ditetapkan.

2) Komitmen terhadap Kompetensi

Direksi dan pejabat Perseroan berkomitmen untuk melaksanakan tugas, wewenang dan tanggung jawab sesuai visi dan misi perusahaan serta melaksanakan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*). Penyajian Laporan Keuangan dan Laporan Pertanggungjawaban Operasional di bidang tugas masing-masing disajikan dengan jelas dan wajar.

3) Partisipasi Dewan Komisaris dan Komite Audit

Perseroan mempunyai Dewan Komisaris dan Komite Audit yang berasal dari luar Perusahaan dan telah memiliki *Committee Audit Charter* yang memuat penjabaran tugas dan wewenang Komite Audit. Komite Audit dapat menjalankan fungsinya baik dengan manajemen (memantau penyajian laporan, pelaksanaan GCG dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku) maupun dengan Dewan Komisaris (menyediakan data). Komite Audit melakukan sinergi dengan SPI misalnya dalam memantau implementasi SAP, melakukan evaluasi kinerja, dll.

4) Filosofi dan Gaya Operasi Manajemen

Gaya operasi Manajemen Perseroan dapat menggerakkan dan memberikan motivasi kepada pekerja dari level pejabat sampai level terbawah. Direksi juga telah mengeluarkan beberapa ide/terobosan baru/innovasi dalam mengembangkan bisnis perusahaan. Manajemen telah menyusun rencana strategi jangka menengah dan mengkomunikasikan kepada pejabat/staf di bawahnya.

5) Struktur Organisasi

Struktur Organisasi telah disusun dengan baik dan dilakukan perubahan sesuai dengan kondisi saat ini untuk mencapai tujuan perusahaan. Struktur Organisasi telah dilengkapi dengan rincian tugas pokok dan fungsi/*job description* sampai ke level pelaksana.

goals. In its operations, the Company does not violate the applicable laws and regulations and in accordance with the core business which is specified in the deed of establishment or the predefined objectives.

2) Commitment to Competence

The Company's Board of Directors and officers are committed to perform their roles, authorities and responsibilities in accordance with the Company's vision and missions and to implement Good Corporate Governance. Presentation of Financial Statements and Operational Accountability Report of each division is presented clearly and fairly.

3) Participation of Board of Commissioners and Audit Committee

The Company has Board of Commissioners and Audit Committee who come from outside the Company and have Audit Committee Charter which contains description of roles and authorities of Audit Committee. Audit Committee perform its function well with the management (monitoring reports presentation, GCG implementation and compliance with the applicable laws and regulations) as well as with Board of Commissioners (providing data). The Audit Committee develops synergy with SPI for example in monitoring SAP implementation, performance evaluation, etc.

4) Management Philosophy and Operating Style

Operating style of the Company's management can mobilize and motivate employees from officer level to the lowest level. Board of Directors has also shared many ideas/breakthroughs/innovations in developing the Company's business. Management has formulated medium-term strategic plan and communicated to the subordinated officers/staff.

5) Organizational Structure

Organizational structure has been prepared and amended according to the current conditions to achieve the Company's objectives. Organizational Structure is equipped with the details of main roles and functions/*job description* up to the executive level.

- 6) Pemberian Wewenang dan Tanggung Jawab  
Perseroan telah mengatur ketentuan tentang pelimpahan wewenang dan tanggung jawab.
- 7) Kebijakan dan Praktik SDM  
Perseroan mempunyai kebijakan-kebijakan terkait dengan SDM, seperti Penyesuaian Ijazah (PI), program Diklat berkelanjutan, evaluasi kompetensi SDM, kebijakan terkait kesejahteraan pekerja, dll.
- b. Penaksiran Risiko  
Saat ini Perseroan sedang mengembangkan sistem informasi untuk pengendalian intern, produksi dan pemasaran baik volume maupun jenis produk atau lokasi pemasaran, penambahan pekerja, yang memungkinkan munculnya beberapa risiko, seperti risiko penyajian laporan keuangan, dll. Untuk mengelola potensi risiko, Perseroan telah memiliki unit struktural manajemen risiko yang bertugas mengelola risiko usaha perusahaan secara terpadu.
- c. Aktivitas Pengendalian
- 1) Kebijakan dan Prosedur  
Perseroan mempunyai kebijakan terkait dengan operasi dan sistem akuntansi/ pelaporan keuangan, prosedur operasi baku (*Standard Operating Procedures*) yang ditetapkan dengan Keputusan Direksi atau Pejabat yang berwenang.
  - 2) Review Kinerja  
Perseroan memiliki rencana strategis yang memuat visi, misi, tujuan, dan langkah pencapaian tujuan yang menjadi dasar penyusunan RKAP. Reviu kinerja dilakukan secara periodik di masing-masing unit dan hasilnya dilaporkan kepada Direksi terkait. Perseroan juga menerapkan *reward and punishment*.
- d. Informasi dan Komunikasi  
Perseroan telah memaksimalkan penggunaan teknologi informasi dan komunikasi dalam hubungannya dengan pemangku kepentingan, diantaranya dengan memanfaatkan portal BUMN, membangun website KAI, *Rail Ticketing System*, dan sistem aplikasi lainnya (Keuangan, Persediaan, Pengadaan Barang & Jasa), e-office KAI, dll.
- 6) Granting Authorities and Responsibilities  
The Company has regulated provisions on delegation of authority and responsibility.
- 7) HR Policies and Practices  
The Company has policies related to HR, such as: diploma adjustment (PI), continuous education and training programs, HR competence evaluation, employee welfare, etc.
- b. Risk assessment  
Currently the Company is developing information system for internal control, production and marketing in terms of volume and product type or marketing location, additional staff, which allows several arising risks, such as financial statements presentation risk, etc. To manage potential risks, the Company has a structural unit of risk management in charge of managing corporate business risks in an integrated manner.
- c. Control Activities
- 1) Policies and Procedures  
The Company has policies related to operations and accounting system/financial reporting, Standard Operating Procedures as determined in Decision of Board of Directors or authorized officers.
  - 2) Performance Review  
The Company has a strategic plan that includes vision, missions, objectives, and actions to achieve objectives which form the basis of RKAP. Performance review is conducted periodically in each unit and the results are reported to the respective Directors. The Company also implements reward and punishment.
- d. Information and Communication  
The Company has maximized the use of information and communication technology in conjunction with stakeholders, such as utilization of SOE portal, KAI website development, Rail Ticketing System, and other application systems (Finance, Inventory, Procurement of Goods & Services), e-office of KAI, etc.

e. Pemantauan/Monitoring

1) Pemantauan Atasan Langsung

Agar fungsi pengendalian intern setiap prosedur operasi dapat berjalan dengan baik, selalu dilakukan pemantauan oleh atasan langsung pada setiap jenjang organisasi. Hasil pantauan tersebut dapat digunakan sebagai dasar pertimbangan penyempurnaan sistem. Masukan dari pelanggan juga menjadi salah satu aktivitas pemantauan untuk perbaikan pelayanan pelanggan.

2) Internal Audit

Perserian memiliki Unit Internal Audit (SPI) yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. SPI KAI bekerja berdasarkan Program Kerja Audit Tahunan (PKAT) yang disusun secara sistematis dan efektif untuk melaksanakan audit yang mencakup operasional perusahaan secara keseluruhan. Laporan Hasil Audit disampaikan kepada Direksi dan unit terkait untuk dapat ditindaklanjuti. Dalam tugasnya, SPI bersinergi dengan auditor eksternal dan Komite Audit.

SPI sebagai pelaksana fungsi pengawasan intern melakukan pemantauan melalui evaluasi atas efektivitas pelaksanaan pengendalian intern, manajemen risiko, dan proses tata kelola perusahaan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan kebijakan perusahaan.

**Evaluasi atas efektivitas sistem pengendalian intern**

Evaluasi sistem pengendalian intern dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik melalui kuesioner dengan responden pejabat di lingkungan Kantor Pusat dan Daerah. Sedangkan evaluasi aspek teknologi informasi melibatkan responden dari SPI, Manajemen Risiko dan Sistem Informasi. SPI juga melakukan evaluasi sistem pengendalian intern melalui kegiatan audit.

**Akuntan Publik**

Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) Pengesahan Laporan Keuangan Tahun Buku 2013 tanggal 8 April 2014, RUPS memutuskan penunjukan Kantor Akuntan Publik (KAP) untuk melakukan audit atas Laporan Keuangan Perseroan Tahun Buku 2014 dan memberi kuasa kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan besaran honorarium dan persyaratan lainnya bagi KAP tersebut, serta menetapkan KAP pengganti dalam hal KAP yang ditunjuk tidak dapat

e. Monitoring

1) Direct Supervisor Monitoring

In order for internal control function of each operating procedure to run well, direct supervisor always conducts monitoring at every organization level. The monitoring results can be used as a basis for consideration of system enhancement. Feedback from customers is also monitoring activity for customer service improvement.

2) Internal Audit

The Company has Internal Audit Unit (IAU), which directly reports to President Director. SPI of KAI works based on Annual Audit Work Program (PKAT) which is prepared in a systematically and effectively to conduct audit that includes the Company's overall operations. Audit Reports are submitted to Board of Directors and related units for follow-up. In performing its works, SPI develops synergy with external auditors and Audit Committee.

SPI as the unit responsible for internal audit function conducts monitoring through evaluation of effectiveness of internal control, risk management and corporate governance processes, in accordance with the laws and regulations and the Company's policies.

**Evaluation of Effectiveness of Internal Control System**

Evaluation of internal control system is conducted by Public Accounting Firm by distributing questionnaires to respondents who are officers at Head Office and Regional Offices. While evaluation of information technology aspects involves respondents from SPI, Risk Management and Information System. SPI also evaluates internal control system by auditing.

**Public Accountant**

General Meeting of Shareholders (GMS) Ratification of Financial Statements for Financial Year 2013 on April 8, 2014, GMS decided appointment of Public Accounting Firm (KAP) to audit Financial Statements for Financial Year 2014 and authorized Board of Commissioners to determine the fee amount and other requirements for KAP, as well as appointment of replacing KAP in case of the appointed KAP is

melanjutkan atau melaksanakan tugasnya karena sebab apapun berdasarkan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Untuk itu telah ditunjuk KAP HLB Hadori Sugiarto Adi dan Rekan (anggota jaringan HLB International) untuk melaksanakan general audit Laporan Keuangan Konsolidasian KAI dan Entitas Anak untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014 dan 2013, dimana Laporan Auditor Independen telah diterbitkan pada tanggal 17 Februari 2015 dengan opini "wajar tanpa pengecualian".

Tabel berikut menyajikan informasi mengenai audit Laporan Keuangan Tahunan Perseroan selama lima tahun terakhir.

unable to continue its assignment for any reason according to the provisions and the applicable laws and regulations.

KAP HLB Hadori Sugiarto Adi and Associates (a member of HLB International network) was appointed to audit Consolidated Financial Statements of KAI and Subsidiaries for the years ended December 31, 2014 and 2013. The Independent Auditor Report was issued on February 17, 2015 with "unqualified" opinion.

The following table presents information regarding audit on Annual Financial Statements of the Company for the last five years.

No	Tahun Buku Fiscal Year	Kantor Akuntan Public Accountant Firm	Akuntan Publik Public Accountant	Biaya Audit Audit Fee	Opini Audit Audit Opinion
1	2010	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Hartono, CPA	Rp1,29 miliar Rp1.29 billion	Wajar, dalam semua hal yang material fair, in all material respects
2	2011	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Hartono, CPA	Rp1,68 miliar Rp1.68 billion	Wajar, dalam semua hal yang material fair, in all material respects
3	2012	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA	Rp1,79 miliar Rp1.79 billion	wajar, dalam semua hal yang material fair, in all material respects
4	2013	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CA, CPA	Rp2,13 miliar Rp2.13 billion	wajar, dalam semua hal yang material fair, in all material respects
5	2014	KAP HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan	Abdul Khoir, CPA	Rp2,69 miliar Rp2.69 billion	wajar, dalam semua hal yang material fair, in all material respects

## Pusat Manajemen Risiko

Fungsi manajemen risiko di KAI dilaksanakan oleh Satuan Pusat Manajemen Risiko (PMR) yang dipimpin oleh seorang Kepala setingkat Executive Vice President (EVP). Kepala PMR diangkat oleh dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. PMR merupakan unit kerja yang menjalankan fungsi pengelolaan risiko perusahaan secara terpadu.

### Profil Kepala PMR

#### Heriyanto Wibowo (periode 07 Januari 2014-sekarang)

Lahir di Temanggung, 30 Oktober 1962, Heriyanto wibowo meraih sarjana Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung pada tahun 1987 dan Magister Transportasi Institut Teknologi Bandung pada tahun 1999. Memulai karir di lingkungan KAI sebagai calon pekerja pada tahun 1988, telah menjalani berbagai penugasan dan posisi manajerial dengan posisi terakhir sebagai EVP Railways Asset sebelum ditunjuk menjadi EVP Risk Management pada tanggal 7 Januari 2014.

## Risk Management Center

Risk management function in KAI is performed by Risk Management Center (PMR) Unit led by a PMR Head at Executive Vice President (EVP) level. PMR Head is appointed by and directly reports to President Director. PMR is a work unit that runs the Company's risk management function in an integrated manner.

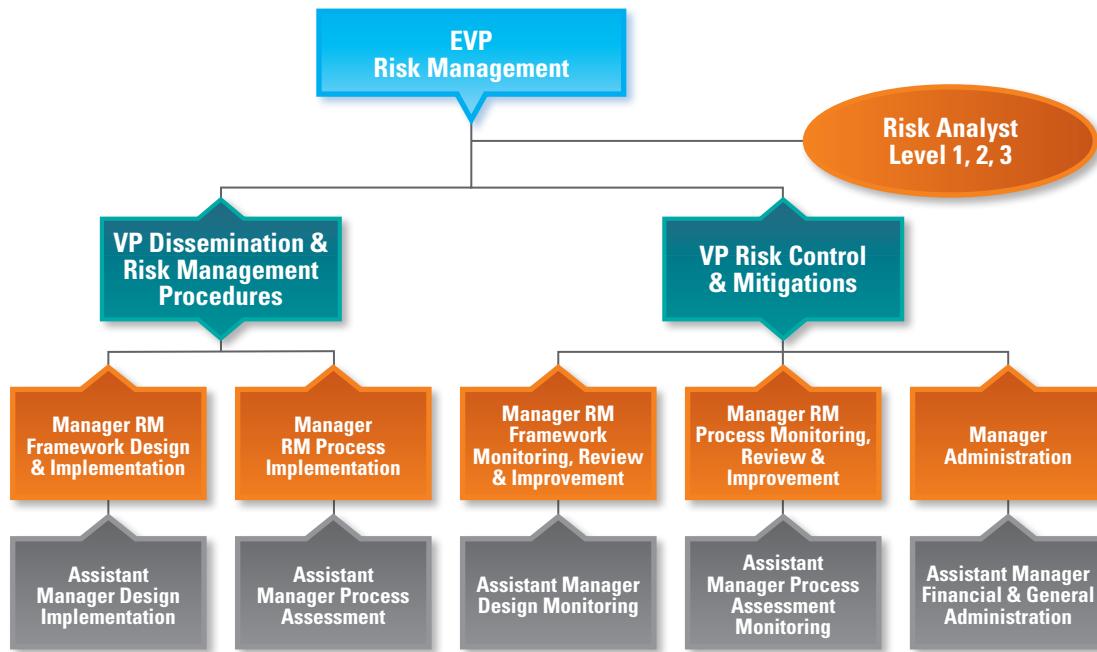
### Profile of PMR Head

#### Heriyanto Wibowo (period of January 7, 2014-current)

Born in Temanggung on October 30, 1962, Heriyanto wibowo earned a Bachelor degree from Institut Teknologi Bandung in Civil Engineering in 1987 and Master in Transportation from Institut Teknologi Bandung in 1999. Started a career at KAI as a prospective employee in 1988, served in various assignments and managerial positions with the last position as EVP Railways Asset before being appointed as EVP Risk Management on January 7, 2014.

### Struktur Organisasi PMR

Struktur organisasi PMR sesuai Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.003/XII/10/KA-2014 adalah sebagai berikut:



### Tugas dan Tanggung Jawab

EVP Risk Management mempunyai tugas pokok mengelola risiko usaha perusahaan secara terpadu. Sehubungan dengan tugas pokoknya tersebut EVP Risk Management bertanggung jawab atas:

- Merencanakan dan mengusulkan kepada Direksi:
  - Kerangka manajemen risiko, yang meliputi Kebijakan, Rencana dan Pedoman Penerapan (Manual) Manajemen Risiko, untuk diberlakukan di Perusahaan;
  - Penajaman serta penyesuaian kembali 'Traktat (Charter) Manajemen Risiko Perusahaan';
  - Profil Risiko dan Batas Toleransi Risiko (*Risk Tolerance*) unit usaha dan unit lain-lainnya beserta kompasinya (profil risiko perusahaan), baik secara berkala dan sewaktu-waktu bila terdapat perubahan yang signifikan.

### b. Menyelenggarakan:

- Proses manajemen risiko atas risiko-risiko kritis (*corporate critical risk*) atau risiko utama yang ada di Kantor Pusat;
- Pelaporan profil risiko perusahaan dan penanganannya bersamaan dengan laporan berkala perusahaan;

### Organizational Structure of PMR

Organizational structure of PMR according to Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.003/XII/10/KA-2014 is as follows:

### Roles and Responsibilities

Main role of EVP Risk Management is to manage the Company's business risks in an integrated manner. In connection with its main role EVP Risk Management is responsible for:

- Planning and proposing to Board of Directors:
  - Risk management framework, which includes Policy, Planning and Manual of Risk Management, to be applied in the Company;
  - Refine and amend 'Enterprise Risk Management Charter';
  - Risk Profile and Risk Tolerance of business units and other units including the compilation (corporate risk profile), regularly and at any time should there be significant changes.

### b. Organizing:

- Risk management process of corporate critical risk or key risks at Head Office;
- Reporting of corporate risk profile and mitigation coinciding with the Company's periodic reports;

- 3) Asesmen risiko untuk aktivitas perusahaan tertentu;
  - 4) Proses manajemen risiko atas proses persetujuan/keputusan Direksi yang dianggap mengandung Risiko Usaha (sesuai profil dan cakupan) yang dianggap paling berbahaya dan atau yang dalam kondisi ekstrem;
  - 5) Pengukuran tingkat maturitas secara berkala dan usulan untuk peningkatan atas penerapan manajemen risiko di Perusahaan;
  - 6) Diseminasi, sosialisasi dan kegiatan *capacity building* manajemen risiko lainnya di Perusahaan;
  - 7) Proses advokasi pelaksanaan proses manajemen risiko di unit usaha dan unit lainnya.
- c. Mengevaluasi dan mengendalikan:
- 1) Proses manajemen risiko yang dilakukan secara reguler oleh unit usaha dan unit-unit lainnya;
  - 2) Proses pengumpulan Rencana Tindak Lanjut Risiko dan Laporan Status Kemajuan Tindak Lanjut dari seluruh unit kerja;
  - 3) Ketaatan unit usaha dan unit-unit lainnya dalam hal melaksanakan proses manajemen risiko usaha yang telah ditetapkan oleh Direksi.
- d. Menumbuhkan dan memelihara kultur sadar risiko di Perusahaan.
- e. Pembinaan/peningkatan kompetensi pekerja di unit yang dipimpinnya.
- Tugas pokok masing-masing *Vice President* adalah sebagai berikut:
1. VP Dissemination and Risk Management Procedure (ERD)  
Merencanakan dan mengimplementasikan kerangka manajemen risiko perusahaan serta melakukan proses asesmen risiko atas risiko-risiko kritis (*corporate critical risk*) atau risiko utama yang ada di Kantor Pusat.
  2. VP Risk Control and Mitigations (ERC)  
Memantau dan meninjau serta mengupayakan peningkatan efektivitas implementasi kerangka dan proses manajemen risiko serta menyelenggarakan administrasi di Kantor Pusat Manajemen Risiko.
  - 3) Risk assessment for particular corporate activities;
  - 4) Risk management process with approval/decision of Board of Directors which is considered to involve Business Risk (according to the profile and scope) that is considered the most risky and or in extreme conditions;
  - 5) Measurement of maturity level periodically and proposal for improvements the Company's risk management implementation;
  - 6) Dissemination, socialization and capacity building activities of other risk management in the Company;
  - 7) Advocate risk management process in business units and others units.
- c. Evaluating and controlling:
- 1) Regular risk management process by business units and other units;
  - 2) Collection process of Risk Follow-Up Plan and Follow-Up Progress Status Report from all work units;
  - 3) Compliance of business units and other units in terms of implementing business risk management process that has been determined by Board of Directors.
- d. Grow and nurture risk awareness culture in the Company.
- e. Advisory/competence improvement of employees in supervised units.
- The main tasks of each Vice President are as follows:
1. VP Dissemination and Risk Management Procedure (ERD)  
Planning and implementing enterprise risk management framework as well as risk assessment process on corporate critical risk or key risks at Head Office.
  2. VP Risk Control and Mitigations (ERC)  
Monitoring, reviewing and working on implementation effectiveness of risk management framework and process as well as administration at Risk Management Head Office.

### Sistem Manajemen Risiko dan Tata Kelola Risiko

Keberadaan manajemen risiko dalam suatu perusahaan harus menciptakan nilai tambah bagi perusahaan. Tujuan utama penerapan manajemen risiko adalah agar segala upaya dari seluruh elemen organisasi untuk mendukung pencapaian tujuan perusahaan, sebagaimana tercantum dalam dokumen strategis perusahaan seperti Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) dan Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP) dapat ditingkatkan peluang keberhasilannya atau diminimalkan tingkat kegagalannya.

KAI membangun dan menerapkan sistem Manajemen Risiko Korporasi (*Enterprise Risk Management/ERM*) yang fokus pada risiko usaha perusahaan dalam bentuk investasi dan keselamatan perjalanan KA.

Perusahaan mengelola risiko investasi sebagai penunjang strategi transformasi perusahaan untuk meningkatkan kinerja yang diwujudkan dalam bentuk investasi-investasi strategis di bidang sarana, prasarana, fasilitas, dan teknologi informasi. Selain itu, sebagai perusahaan yang bergerak di bidang transportasi nasional maka keselamatan merupakan pilar utama dalam pengusahaan jasa perkeretaapian. KAI secara proaktif mengelola risiko keselamatan guna mengantisipasi dan meminimalisasi kemungkinan terjadinya kecelakaan perjalanan KA.

Sistem manajemen risiko yang dibangun dan diimplementasikan di perusahaan telah mengalami transformasi dari berbasis COSO ERM Framework di tahun 2004 menjadi ISO 31000:2009 yang merupakan standar internasional untuk praktik manajemen risiko.

### Kebijakan Keselamatan

Keputusan Direksi No. KEP.U/LL.507/III/2/KA-2014 tanggal 10 Maret 2014 tentang Kebijakan Keselamatan di Lingkungan KAI merupakan bentuk komitmen manajemen untuk:

1. Meningkatkan kinerja keselamatan secara berkelanjutan,
2. Mengorganisir dan mengelola pengoperasian kereta api sesuai dengan prinsip-prinsip keselamatan,
3. Membentuk manajemen risiko keselamatan sebagai prioritas,
4. Memonitor, mengevaluasi dan melaporkan setiap kegiatan dalam perusahaan sesuai dengan prinsip-prinsip manajemen risiko keselamatan, dan

### Risk Management System and Risk Governance

Risk management in a company should create value added for the Company. The main objective of risk management is to make every effort of all organizational elements to support corporate objectives, as stated in the Company's strategic documents, such as: Corporate Long Term Plan (RJPP) and Corporate Work Plan Budget (CBP) the chance of success can be increased or failure rate can be minimized.

KAI develops and implements Enterprise Risk Management (ERM) System, which focuses on the Company's business risks in form of investment and safety of railway trips.

The Company manages investment risk as support to the Company's transformation strategy to improve performance which is realized in form of strategic investments in facilities, infrastructure, and information technology. In addition, as a company engaged in national transportation safety is the main pillars for the development of railway services. KAI proactively manages safety risks in order to anticipate and minimize the probability of railway trip accidents.

Risk management system developed and implemented in the Company has undergone a transformation from COSO ERM Framework base in 2004 to ISO 31000:2009 which is an international standard for risk management practices.

### Safety Policy

Decision of Board of Directors No. KEP.U/LL.507/III/2/KA-2014 dated March 10, 2014 concerning Safety Policy in KAI is a form of management's commitment to:

1. Enhance safety performance on an ongoing basis,
2. Organize and manage railway operations in accordance with the safety principles,
3. Establish safety risk management as a priority,
4. Monitor, evaluate and report every activity in the Company in accordance with the principles of safety risk management, and

- 5. Mengharuskan setiap pekerja untuk melakukan pekerjaannya dengan memperhatikan prinsip keselamatan.
- 6. Menerapkan *Integrated Safety and Security Management System* (ISSMS) sebagai pelaksanaan prinsip keselamatan yang berdasarkan pada pendekatan manajemen risiko.
- 5. Require every employee to perform their duties with consideration of the safety principles.
- 6. Applying Integrated Safety and Security Management System (ISSMS) as implementation of the safety principles which are based on risk management approach.

#### **Pelaporan Risiko Keselamatan**

Keputusan Direksi No. KEP.U/LL.507/IX/1/KA-2013 tanggal 20 September 2013 tentang Pelaporan Risiko Keselamatan Dalam Bentuk Daftar Risiko (*Risk Register*) dan Pembuatan Profil Risiko (*Risk Profile*) Daop/Divre di Lingkungan KAI mengatur hal-hal sebagai berikut:

- 1. Kepala Unit Pelaksana Teknis (KUPT) Operasi, Jalan Rel dan Jembatan, Sintelis, dan Sarana melakukan identifikasi potensi bahaya dan melaporkan kepada Manager Inspector/Junior Manager Inspector dan Senior Manager/Manager dalam bentuk daftar bahaya (hazard register) dan daftar risiko (*risk register*).
- 2. Setiap satu bulan sekali Senior Manager/Manager melaporkan kepada EVP/VP Daop/Divre dan Direksi KAI dalam bentuk daftar risiko (*risk register*).
- 3. Setiap semester EVP/VP Daop/Divre mengirimkan profil risiko (*risk profile*) Daop/Divre yang menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan laporan pada rapat *executive committee*.
- 4. Setiap satu tahun sekali EVP/VP Daop/Divre mengirimkan profil risiko (*risk profile*) Daop/Divre yang menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan sebagai referensi penyusunan RKA.

#### **Komite Keselamatan**

Keputusan Direksi No. KEP.U/OT.103/III/7/KA-2014 tanggal 10 Maret 2014 tentang Pembentukan Komite Keselamatan di Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa dan Anak Perusahaan di Lingkungan KAI menetapkan hal-hal sebagai berikut:

- 1. Membentuk komite keselamatan (*safety committee*) di Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa dan Anak Perusahaan di lingkungan KAI sebagai wadah kerja sama antar bagian untuk menerapkan dan mengembangkan prinsip keselamatan.
- 2. Komite keselamatan wajib melakukan identifikasi *unsafe condition* dan *unsafe action*, mencatat temuan tersebut disertai upaya tindak lanjut perbaikannya, serta melaporkan semua *unsafe condition* dan *unsafe action* beserta upaya tindak lanjut perbaikannya kepada EVP/VP/GM di Daop/

#### **Safety Risk Reporting**

Decision of Board of Directors No. KEP.U/LL.507/IX/1/KA-2013 dated September 20, 2013 concerning Safety Risk Reporting in Form of Risk Register and Preparation of Risk Profile of Daop/Divre in KAI stipulates the following:

- 1. Head of Technical Implementation Unit (KUPT) of Operations, Railroad and Bridge, Sintelis, and Facilities identifies potential risks and reports to Manager Inspector/Junior Manager Inspector and Senior Manager/Manager in form of hazard registers and risk register.
- 2. Once a month Senior Manager/Manager reports to EVP/VP Daop/Divre and Board of Directors of KAI in form of risk register.
- 3. Each semester EVP/VP Daop/Divre sends risk profile of Daop/Divre which is an integral and inseparable part with report in executive committee meeting.
- 4. Once a year EVP/VP Daop/Divre sends risk profile of Daop/Divre which is an integral and inseparable part as a reference in RKA preparation.

#### **Safety Committee**

Decision of Board of Directors No. KEP.U/OT.103/III/7/KA-2014 dated March 10, 2014 concerning Establishment of Safety Committee in Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and Subsidiaries in KAI stipulates the following:

- 1. Establish safety committee in Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and Subsidiaries of KAI as cooperation forum among sections to implement and develop safety principles.
- 2. Safety committee should identify unsafe conditions and unsafe actions, record the findings including improvement action plans, and report all unsafe conditions and unsafe actions including improvement action plans to EVP/VP/GM at

Divre/Subdivre/Balai Yasa dan anak perusahaan dengan tujuan peningkatan program keselamatan, kesehatan kerja, kelestarian lingkungan, dan keamanan di KAI.

3. Komite keselamatan wajib menindaklanjuti perbaikan dan rekomendasi dari laporan investigasi kecelakaan.
4. Komite keselamatan wajib membuat dan menyusun profil risiko keselamatan di lingkungan Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa dan Anak Perusahaan serta melaporkan hasilnya ke VP Safety.

#### Tata Kelola Risiko

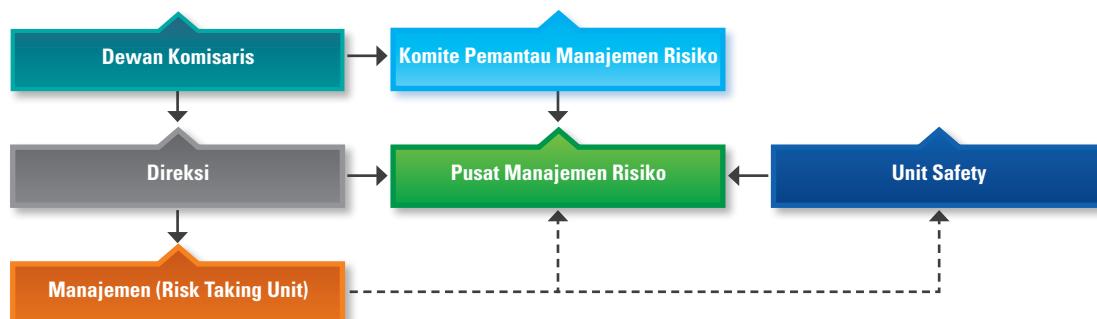
Struktur tata kelola risiko diperlukan untuk membangun komitmen dari semua level perusahaan termasuk Dewan Komisaris dan Direksi untuk memberikan dukungan penuh terhadap penerapan manajemen risiko perusahaan. Perseroan menyusun dan menetapkan struktur tata kelola risiko (*risk governance structure*) yang sesuai serta menetapkan struktur akuntabilitas hingga level yang terendah.

Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and subsidiaries with an objective to improve safety, occupational health, environmental preservation, and security programs in KAI.

3. Safety Committee should follow up on correction and recommendation from accident investigation report.
4. Safety Committee should prepare and compile safety risk profile in Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and Subsidiaries and report the results to VP Safety.

#### Risk Governance

Risk governance structure is required to build a commitment from all levels of the Company, including Board of Commissioners and Board of Directors to provide full support to implementation of enterprise risk management. The Company prepares and establishes risk governance structure and assigns appropriate accountability structure to the lowest level.



#### 1. Level Dewan Komisaris

Komite Pemantau Manajemen Risiko (KPMR), sebagai salah satu organ pendukung Dewan Komisaris, membantu dan memperkuat Dewan Komisaris dalam menjalankan fungsi pengawasan dan penasihat atas kinerja manajemen dalam implementasi GCG perusahaan. Dalam pelaksanaan tugasnya, KPMR dapat berkoordinasi dengan Pusat Manajemen Risiko (PMR).

#### 1. Board of Commissioners Level

Risk Management Monitoring Committee (KPMR), as a supporting organ of Board of Commissioners, assists and strengthens Board of Commissioners in performing its supervisory and advisory functions on management performance in the Company's GCG implementation. In performing its roles, KPMR may coordinate with Risk Management Center (PMR).

#### 2. Level Direksi

Direktur Utama berperan menjalankan fungsi pembinaan langsung terhadap Pusat Manajemen Risiko (PMR) dan berkomitmen untuk mendukung pelaksanaan manajemen risiko secara efektif dan efisien.

#### 2. Board of Directors Level

President Director has a role direct advisory function for Risk Management Center (PMR) and is committed to supporting effective and efficient implementation of risk management.

### 3. Level Korporat

PMR berperan sentral dalam menjalankan fungsi pengembangan sistem dan proses manajemen risiko, berikut diseminasi, pemantauan berkala/insidental dan pembinaan teknisnya kepada seluruh jajaran organisasi.

### 4. Level Proyek/Unit Pemilik Risiko (Risk Taking Unit/RTU)

Pimpinan RTU atau Manajer Proyek berperan selaku penanggung jawab koordinasi dalam pelaksanaan mitigasi risiko berikut pemantauan rutin, pengawasan langsung dan pelaporan progress secara berjenjang untuk setiap risiko yang melampaui batas selera (*risk appetite*) namun masih dalam batas toleransi (*risk tolerance*) yang diambil oleh manajemen Perusahaan dan penanganannya ditugaskan kepadanya, sesuai dengan bidang tugas/tupoksinya masing-masing.

### 3. Corporate Level

PMR has a central role in carrying out development function of risk management system and process, including dissemination, regular/incidental monitoring and technical guidance to all organizational levels.

### 4. Project/Risk Taking Unit (RTU) Level

RTU leader or Project Manager acts as in charge of coordination in implementation of risk mitigation including routine monitoring, direct supervision and progress reporting in stages for each risk that exceeds risk appetite but still within risk tolerance taken by the Company's management and the handling assigned to him, according to the respective main roles.

### Laporan Pelaksanaan Tugas

#### A. Proses Manajemen Risiko

Dalam rangka pencapaian sasaran perusahaan maupun pelaksanaan pengelolaan kegiatan lainnya, perusahaan telah berkomitmen untuk mulai menggeser paradigma manajemen dari yang bersifat reaktif korektif ke paradigma baru manajemen yang bersifat preventif, melalui manajemen risiko.

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

Tahapan proses manajemen risiko merupakan rangkaian siklus yang diawali dari kegiatan identifikasi risiko untuk menentukan risiko-risiko yang berpotensi mempengaruhi kinerja, tujuan dan strategi untuk setiap paket investasi. Identifikasi risiko dilakukan dengan mengumpulkan risiko yang mungkin terjadi sebanyak mungkin yang mengacu pada dokument-dokumen pendukung (Proposal, Project Minicharter, Justifikasi Kebutuhan Barang, RAB, Gambar Design/Spesifikasi teknis serta hasil kajian finansial) dari pengusul (*user*), pemilihan pemilik risiko (RTU), dampak yang ditimbulkan risiko serta probabilitas terjadinya, faktor yang mempengaruhi risiko, kemudian menentukan tindakan penanganan risiko (*Risk Treatment*)/mitigasi.

### Roles Performance Report

#### A. Risk Management Process

In order to achieve the Company's objectives and other management activities, the Company is committed to start a paradigm shift from reactive corrective management to a new paradigm of preventive management, through risk management.

Risk management process conducted by KAI mainly derived from ISO 31000:2009 Risk Management-Principles and Guidelines, which makes the Company capable of capturing business opportunities and managing uncertainty by identifying risks, planning and execution appropriate mitigations.

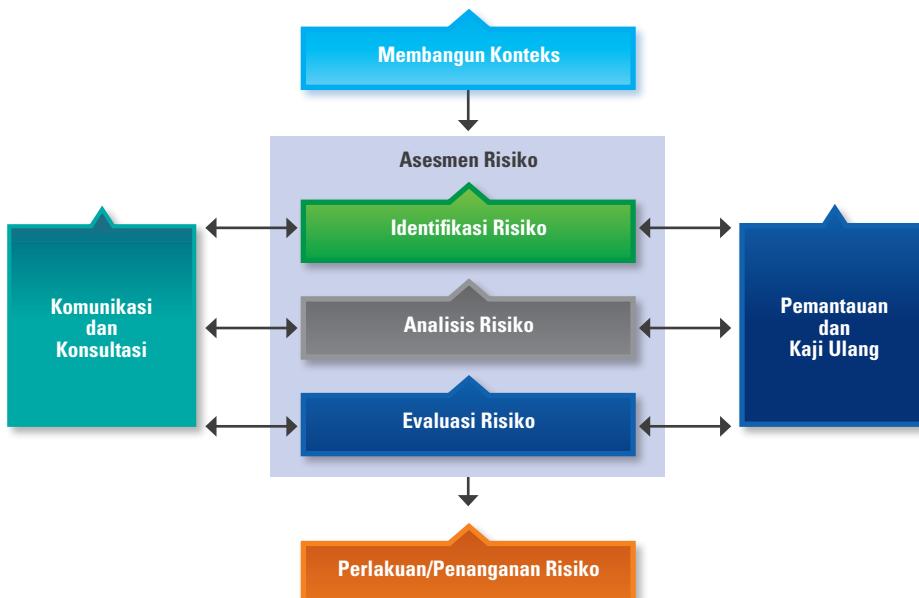
Risk management process is a cycle that begins with risk identification to determine risks which potentially affect performance, objectives and strategies for each investment package. Risk identification is done by collecting risks that may occur as much as possible with reference to supporting documents (Proposal, Project Minicharter, Justification of Goods Requirements, RAB, Image Design/technical specifications and financial review results) from the user, sorting risk taking unit (RTU), risk impact and probability of occurrence, factors affecting the risks, and then determining Risk Treatment/mitigation.

Hasil identifikasi risiko beserta rekomendasi tindakan penanganan risiko (Risk Treatment)/mitigasi dicatat dalam Daftar Risiko (*Risk Register*). Sedangkan monitoring dilakukan sebagai kontrol atas tindak lanjut rencana penanganan risiko. Proses *monitoring* dilaksanakan setiap tiga bulan sekali agar realisasi rencana penanganan risiko yang telah disusun dalam Lembar Persetujuan Direksi (LPD) dapat dipantau.

Siklus pengelolaan risiko (atau penyusunan kajian risiko) dapat digambarkan dalam bentuk diagram kerangka kerja di bawah ini.

Risk identification results including recommended Risk Treatment/mitigation are recorded in Risk Register. While monitoring is done as a control of follow-up on risk management plan. Monitoring process is conducted every three months so that realization of risk management plan which is incorporated in Board of Directors Approval Sheet (LPD) can be monitored.

Risk management cycle (or preparation of risk assessment) can be depicted in the following framework diagram.



Tools yang digunakan dalam melakukan kajian adalah:

- *Project Digest/Project Minicharter/Iktisar Usulan Investasi*; berisi uraian lengkap tentang usulan kegiatan investasi. Dibuat/disusun oleh Pejabat/Unit Pengusul Kegiatan, berfungsi sebagai informasi awal bagi Pusat Manajemen Risiko dalam melakukan asesmen risiko.
- *Risk Register/Daftar Risiko* atau *Tabel Risiko* adalah suatu daftar yang berisi segala sesuatu hasil pelaksanaan asesmen risiko.
- *Risk Map/Peta Risiko* adalah gambaran level risiko, yang merupakan kombinasi antara level dari kemungkinan terjadinya risiko dan level dari akibat yang ditimbulkan oleh risiko-risiko.
- Kertas Kerja Analisis/Evaluasi Risiko (Inherent & Residual) berisi persentase dari level kemungkinan dan dampak yang nilainya dinyatakan dalam

Tools used in performing review are:

- Project Digest Project Minicharter/Summary of Proposed Investment; contains comprehensive description of the proposed investment activities. Made/prepared by Activity Proposing Officer/Unit, serves as initial information for Risk Management Center in risk assessment.
- Risk Register/Risk Table is a list containing all results of risk assessment.
- Risk Map is an overview of risk levels, which is a combination of likelihood level of risk occurrence and impact level caused by the risks.
- Analysis Working Paper/Risk Evaluation (Inherent and Residual) contains percentage of likelihood and impact levels wherein the values

besaran rupiah, dihitung berdasarkan nilai persentase terhadap nilai proyek/kegiatan dari setiap Level dikalikan dengan besarnya nilai investasi.

- Lembar Rekomendasi PMR merupakan pendapat/kesimpulan akhir PMR dari hasil analisa risiko.
- Lembar Persetujuan/Rekomendasi Direksi berisi tanggapan terhadap usulan investasi setelah mempertimbangkan rekomendasi dari PMR dan memberikan keputusan setuju/tidak setuju atas rekomendasi tersebut.
- Daftar Pemantauan Progres Pelaksanaan Pengendalian Risiko; merupakan salah satu kegiatan monitoring yang dilakukan PMR menggunakan format isian status pelaksanaan tindak lanjut mitigasi yang dilaksanakan oleh RTU.

Sepanjang tahun 2014, PMR telah melakukan asesmen risiko sebagai berikut:

are expressed in rupiah, calculated based on percentage of project/activity value of each level multiplied by the investment value.

- PMR Recommendations Sheet is opinion/final conclusions of risk analysis results.
- Board of Directors Approval/Recommendation Sheet contains response to the proposed investment after considering PMR recommendation and provides agreement/disagreement decision on the recommendation.
- Risk Management Progress Monitoring Register; is one of monitoring activities conducted by PMR using filling format of follow-up status on mitigation by RTU.

During 2014, PMR conducted the following risk assessments:

No.	Kajian Risiko	Risk Review
1	Asesmen risiko terhadap rencana investasi pembangunan longsiding emplasemen Haji pemanggilan lintas Panjang-Prabumulih	Risk assessment on investment plans for the construction of long siding platform Hajj in Panjang-Prabumulih route
2	Asesmen risiko terhadap: a. Rencana investasi pengadaan 5 unit ssp (mesin <i>ballast profiling</i> ) b. Rencana investasi pengadaan 10 unit medium class excavator	Risk assessment on: a. Investment plans for procurement of 5 units ballast profiling equipment b. Investment plans for procurement of 10 units medium class excavator
3	Asesmen risiko terhadap rencana investasi pengembangan los kerja Balai Yasa Surabaya Gubeng Tahap I & II	Risk assessment on investment plans for development of workplace Phase I & II at Balai Yasa Surabaya Gubeng
4	Asesmen risiko terhadap rencana investasi pengadaan 5 Trainset K3AC	Risk assessment on investment plans for procurement of 5 Trainset K3AC
5	Asesmen Risiko terhadap: a. Rencana investasi menghidupkan kembali eks Stasiun Merapi untuk mendukung angkutan batubara b. Rencana investasi pembuatan sepur muat bongkar di Stasiun Simpang	Risk assessment on: a. Investment plans for the re-operation of Merapi Station in support of coal transport b. Investment plans for construction of loading facility at Simpang Station
6	Asesmen Risiko Investasi EOTC 5 Ton Double Ginder di BY Pub	Risk assessment on investment for EOTC 5 Ton Double Ginder at BY Pub
7	Asesmen Risiko Investasi Pengadaan Transfer Car SWL 40 Ton di BY Pub	Risk assessment on investment for Transfer Car SWL 40 Ton at BY Pub
8	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pengadaan 8 Trainset KRD Multiyears	Risk assessment on investment plans for 8 Trainset KRD Multiyears
9	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Penyehatan (Retrofit) Body 29 Kereta Eks KA Argo Anggrek (Tahap I TA 2014: 22 Kereta & Tahap II TA 2015: 7 Kereta) untuk Replacement KA Argo Sindoro/Argo Muria	Risk assessment on investment plans for Body Retrofit of 29 Cars ex Argo Anggrek Train (Phase I Fiscal 2014 : 22 Cars & Phase II Fiscal 2015 : 7 Cars) to replace the Argo Sindoro/Argo Muria Train
10	Review Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pengadaan 11 Trainset K1 (Semula Pengadaan 10 Trainset K1)	Risk assessment on investment plans for 11 Trainset K1 (previously for 10 Trainset K1)

No.	Kajian Risiko	Risk Review
11	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pembuatan Overhead Crane untuk Pemeliharaan dan Perbaikan Kereta di Dipo Kereta Kutoarjo	Risk assessment on investment plans for Overhead Crane for train maintenance & repair at Kutoarjo Train Depot
12	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pengadaan 1 (satu) Unit Mesin Bubut Roda Underfloor di KDG Muaragula	Risk assessment on investment for 1 (one) unit of Underfloor Wheel Lathe Tool at KDG Muaragula
13	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pengadaan dan Pemasangan Automatic Tig Welding Machine	Risk assessment on investment plan for the procurement and installation of Automatic Tig Welding Machine
14	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Modifikasi 3 Unit K2 menjadi Kereta Wisata	Risk assessment on investment plan to modify 3 units K2 to Tourism Train
15	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi di Balai Yasa Manggarai: a. Pembuatan Gedung Workshop Traksi b. Pengadaan Mesin Bubut Universal c. Pengadaan Mesin Balancing Rotor	Risk assessment on investment plan at Balai Yasa Manggarai for: a. Construction of Traction Workshop Building b. Procurement of Universal Lathe Machine c. Procurement of Rotor Balancing Equipment
16	Asesmen Risiko Terhadap Rencana Investasi Pembangunan Sepur Kolong untuk KRDE/I di Dipo Lok Semarang Poncol, Madiun dan Tanjungkarang	Risk assessment on investment plan for the construction of underground rails for KRDE/I at Dipo Lok Semarang Poncol, Madiun and Tanjungkarang
17	Asesmen Risiko Investasi Pembangunan Kantor Subdivre 3.1 dan Pembangunan Mess 50 Kamar di Prabumulih	Risk assessment on investment plan for the construction of Subdivre 3.1 Office and 50-room Mess House in Prabumulih
18	Asesmen Risiko terhadap Investasi Pengadaan 4 (Empat) Unit MTT Bekas Eks Jepang Type Duomatic	Risk assessment on investment plan for 4 (four) units of second-hand MTT Type Duomatic ex Japan
19	Asesmen Risiko terhadap Rencana Investasi: a. Overhaul 2 Unit Crane KRL b. Pengadaan dan Pemasangan 3 Unit Overhead Crane Kapasitas 10 Ton c. Perbaikan Atap dan Los Kerja d. Pengadaan 1 Unit Mesin Pelepas dan Pemasang Journal Bearing e. Pengadaan 1 Unit Ultrasonic Crack Detector	Risk assessment on investment plan for: a. Overhaul of 2 units Crane KRL b. Procurement and installation of 3 units 10-ton capacity Overhead Crane c. Repair of Roof and Workplace d. Procurement of 1 unit Journal Bearing Equipment e. Procurement of 1 unit Ultrasonic Crack Detector
20	Asesmen Risiko Pengadaan 3D Laser Scanner	Risk assessment on procurement of 3D Laser Scanner

Upaya yang dilakukan untuk pengelolaan Risiko Safety adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan segala hal yang mungkin dapat diterapkan untuk membantu semua pekerja dapat bekerja dengan selamat dan aman.
- b. Mengkomunikasikan kebijakan keselamatan perusahaan kepada seluruh pekerja agar dapat mencapai tujuan dan sasaran kinerja keselamatan tahunan.
- c. Segera mungkin melaporkan kejadian kecelakaan, adanya potensi bahaya, dan praktik kerja yang tidak selamat kepada supervisor atau perwakilan Komite Keselamatan, Kesehatan Kerja, Lingkungan dan Keamanan, serta Direktur Keselamatan dan Keamanan secara hirarki bertahap atau langsung.
- d. Semua pimpinan teknis operasional harus memiliki catatan pelaporan kejadian kecelakaan dan insiden serta penyebab dan tindak lanjut yang telah dilakukan.

Efforts for Safety Risk Management were as follows:

- a. Did all things that might be applied to help all employees work safely and securely.
- b. Communicated the Company's safety policy to all employees in order to achieve the collective goals and objectives of the annual safety performance.
- c. As soon as possible reported accidents, potential dangers, and unsafe work practices to supervisor or representative of Safety Committee, Occupational Health Gov, Environment and Security, as well as Safety and Security Director in gradual or immediate hierarchy.
- d. All operational technical leaders should have a record of accident and incident reports including the causes and follow-up that has been done.

- e. Data tersebut dipakai sebagai bahan evaluasi secara teknis operasional agar peristiwa serupa tidak trulang kembali di kemudian hari.
- f. Berpartisipasi aktif dan mendukung kegiatan Komite Keselamatan di daerah setempat.
- g. Membuat risk register untuk memudahkan dalam identifikasi risiko.
- h. Penajaman identifikasi risiko dengan menggunakan metode penilaian *level of safety*.
- e. The data was used to technically evaluate so that similar events will not occur going forward.
- f. Actively participated and supported Safety Committee activities in local areas.
- g. Prepared risk register to facilitate risk identification.
- h. Sharpened risk identification using level of safety valuation method.

Tools yang digunakan dalam melakukan kajian Safety adalah:

- a. Update *unsafe condition* dan *unsafe action* di Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa dan Anak Perusahaan melalui:
  - 1) Pelaporan rutin maupun insidental komite keselamatan di Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa dan Anak Perusahaan.
  - 2) Pelaporan rutin maupun insidental *Safety Inspector*.
  - 3) Kegiatan audit keselamatan di Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa dan Anak Perusahaan.
  - 4) Kegiatan posko Lebaran, Natal dan Tahun Baru, Pergantian Gapeka, dan lainnya.
- b. Pelaporan *unsafe condition* dan *unsafe action* berupa:
  - 1) Daftar bahaya (*hazard register*) dan daftar risiko (*risk register*).
  - 2) Catatan *unsafe condition* dan *unsafe action* serta profil risiko (*risk profile*), yang terdiri atas daftar risiko keselamatan dan peta risiko keselamatan.
  - 3) Penilaian *Level of Safety* (LoS)
  - 4) Pelaporan *unsafe condition* dan *unsafe action* melalui jaringan intranet KAI (dalam pengembangan)

Tools used in conducting Safety review are:

- a. Update unsafe condition and unsafe action in Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and Subsidiaries through:
  - 1) Routine and incidental reporting of safety committee in Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and Subsidiaries.
  - 2) Routine and incidental reporting of Safety Inspector.
  - 3) Safety audit activities in Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa and Subsidiaries.
  - 4) Activities of Lebaran, Christmas and New Year posts, Gapeka Replacement, and others.
- b. Reporting of unsafe condition and unsafe actions, such as:
  - 1) Hazard register and risk register.
  - 2) Notes of unsafe condition and unsafe action as well as risk profile, which consists of a list of safety risks and safety risks map.
  - 3) Level of Safety (LoS) Assessment
  - 4) Reporting of unsafe condition and unsafe action on intranet of KAI (in progress)

## B. Risiko-Risiko yang Dihadapi Perusahaan

Berikut ini adalah profil risiko berdasarkan *top risk* yang dihadapi oleh perusahaan:

### 1. Bidang investasi

#### a) Risiko Strategis

Adalah risiko yang berhubungan dengan strategi perusahaan. Risiko strategis dapat berdampak pada rendahnya kualitas sarana, prasarana, dan fasilitas yang diadakan, dan potensial *backlog* pemeliharaan sarana. Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu pematangan perencanaan bisnis strategis/teknis (*business plan*).

#### b) Risiko Proyek

Adalah risiko yang berhubungan langsung dengan berbagai aspek pelaksanaan proyek investasi/pengadaan barang dan jasa terkait daftar investasi/kegiatan investasi tahunan (RKAP) atau multi-tahunan. Risiko proyek dapat berdampak pada gagalnya pengadaan, kualitas sarana, prasarana, dan fasilitas tidak sesuai spesifikasi teknis, dan keterlambatan penyelesaian pekerjaan.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu percepatan perijinan, penyiapan desain dan approval teknis, AMDAL, penyiapan lokasi/site, pembebasan lahan/*resettlement*, perencanaan dan *approval* biaya/sumber dana, dan penajaman schedule (*risk corrected schedule*), perkuatan manajemen/staffing proyek, memastikan kecukupan pengawasan/supervisi proyek, pemantauan dan evaluasi *progress* proyek secara berjenjang, serta memastikan kualifikasi dan seleksi penyedia barang/jasa dan supervisi serta pengujian mutu secara ketat.

#### c) Risiko Operasional

Adalah risiko yang berhubungan dengan sistem penyelenggaraan organisasi perusahaan. Didalamnya termasuk; sistem, proses, teknologi dan sumberdaya manusia. Risiko operasional dapat berdampak pada terhambatnya kegiatan rutin/operasional pemeliharaan sarana, prasarana dan fasilitas, terganggunya operasional KA (Perka), tidak dapat segera dioperasikannya hasil proyek karena belum diperolehnya sertifikasi dan ijin operasi, serta SDM operator/pemeliharaan tidak kompeten.

## B. Risks Faced by the Company

The following is risk profile based on the top risk faced by the Company:

### 1. Investment

#### a) Strategic Risk

Is risk associated with corporate strategy. Strategic risk may have an impact on poor quality of procured facilities and infrastructure, and potential backlog of facilities maintenance. Mitigating actions that can be done which are refinement of strategic/technical business plan.

#### b) Project Risk

Is risk directly related to various aspects of investment projects/procurement of goods and services related to the list of investment/annual investment activities (RKAP) or multi-years. Project risk may have an impact on failure in procurement, facilities quality, infrastructure, and facilities with unmatched technical specifications, and delay in work completion.

Mitigating actions that can be accelerated are licensing, design preparation and technical approval, AMDAL, location/site preparation, land acquisition/resettlement, costs/funding sources planning and approval, and risk corrected schedule, project staffing, assurance of adequate project monitoring/supervision, progress monitoring and evaluation of project in stages, as well as assurance of qualification and selection of vendors of goods/services and supervision as well as strict quality testing.

#### c) Operational Risk

Is risk associated with Company's organizational system. This includes; system, process, technology and human resources. Operational risk may have an impact on delayed routine/operational maintenance of facilities and infrastructure, railway operational disruption (Perka), suspended operation of project results because certification and operating permits have not yet obtained, as well as incompetent operator/maintenance HR.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu pematangan/penajaman rencana operasi sarana, prasarana dan/atau pemeliharaan alat produksi, penyediaan/penyiapan kompetensi SDM operator/ perawatan alat, *plant layout*/perancangan proses kerja, memastikan adanya prosedur kerja/ operasi/perawatan yang baku (SOP), memastikan ada *backup* sistem (prosedur kerja alternatif/ *contingency plan*), dan memastikan adanya *slot* waktu kerja (yang bebas dari konflik/gangguan antar unit).

d) Risiko Finansial

Adalah risiko yang berhubungan dengan aspek keuangan perusahaan. Risiko Finansial dapat berdampak pada pelampaian pagu dana akibat fluktuasi kurs valas, dan terganggunya likuiditas keuangan perusahaan.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu penyediaan sebagian valuta asing lebih awal dari pembayaran atau penerapan mekanisme lindung-nilai (*hedging*), penajaman perencanaan/ simulasi *cash flow* Perusahaan, pencarian sumber dana alternatif/loan (modal kerja/modal investasi), koordinasi antar unit pengadaan dan keuangan, dan memastikan studi kelayakan yang bankable dibuat oleh konsultan independen yang kredibel dan bereputasi baik di kalangan bisnis internasional.

e) Risiko Investasi

Adalah risiko yang berhubungan dengan perencanaan/keputusan investasi yang telah ditetapkan dalam buku anggaran resmi (RKAP). Risiko investasi dapat berdampak pada tidak kembalinya dana yang telah diinvestasikan, dan inefisiensi biaya akibat adanya pembuatan fasilitas pemeliharaan yang kurang perlu.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu Scenario analysis, Penajaman studi kelayakan (FS) atau *benefit-cost analysis* dengan membandingkan terhadap alternatif skenario DO NOTHING, *sensitivity analysis*.

f) Risiko Legal/Regulasi

Adalah risiko yang berhubungan dengan ketentuan hukum/perundang-undangan dan peraturan pemerintah yang berlaku secara universal (regional/nasional/internasional), potensi risiko litigasi/tuntutan pengadilan yang timbul dari sebuah kegiatan perencanaan dan

Mitigating actions that can be done are refinement/ sharpening of operation plan of facilities, infrastructure and/or maintenance of production equipment, provision/preparation of operator/ equipment maintenance HR competencies, plant layout/work process design, ensuring availability of procedures standard (SOP) for works/operations/ maintenance, ensuring availability of backup system (alternate work procedures/contingency plan), and ensuring work time slot (which is free of conflict/interference among units).

d) Financial Risk

Is risk associated with the Company's financial aspects. Financial risks may have an impact on funding limit overrun due to fluctuations in foreign currency exchange rates, and disruption of the Company's financial liquidity.

Mitigating actions that can be done are provision of partial foreign exchanges of total payment or hedging mechanism, refinement of the Company's cash flow planning/simulation, the search for alternative funding sources/loans (working capital/capital investment), coordination among procurement and financial units, and ensuring bankable feasibility studies prepared by an independent consultant with good credibility and reputation in international business.

e) Investment Risk

Is risk associated with investment planning/ decisions that have been determined in the official budget (RKAP). Investment risk may have an impact unreturned invested funds, and inefficiency as a result of unnecessary facility maintenance.

Mitigating actions that can be done are Scenario analysis, feasibility study (FS) Refinement or benefit-cost analysis by comparing against DO NOTHING alternative scenario, sensitivity analysis.

f) Legal/Regulatory Risk

Is risk associated with legal provisions/laws and government regulations that are applicable universally (regional/national/international), potential risk of litigation/legal case arising from investment planning and implementation, and potential risk arising from legal drafting with

implementasi investasi, dan potensi risiko yang timbul dari penyusunan perjanjian kerja (*legal drafting*) dengan pihak ketiga/partner bisnis. Risiko Legal/Regulasi dapat berdampak pada timbulnya tuntutan dari pabrikan lain.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu percepatan pengurusan perijinan/approval (bidang usaha/dokumen teknis), dan koordinasi dengan instansi regulator, pemenuhan prasyarat perijinan, pencantuman pasal-pasal yang diperlukan sebagai pengaman risiko (garansi/penalti/denda, dsb.) dalam naskah kontrak/perjanjian dengan pihak luar/mitra kerja sama, sertifikasi kepemilikan aset Perusahaan.

g) Risiko Kepatuhan

Adalah risiko yang berhubungan dengan kepatuhan (*compliance*) terhadap peraturan/prosedur tetap internal perusahaan, maupun kepatuhan terhadap peraturan-perundangan yang berlaku di Negara Republik Indonesia. Risiko Kepatuhan dapat berdampak pada terjadinya komplain dari peserta tender karena menunjuk tipe yang mengarah ke pabrikan tertentu.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu memastikan bahwa proses-proses tidak menyimpang dari ketentuan/prosedur/eraturan/kode etik internal yang sesuai dan berlaku di Perusahaan, termasuk juga justifikasi teknis/operasional atau kebutuhan bisnis yang spesifik/mendesak disertai dukungan analisis yang bisa dipertanggungjawabkan

h) Risiko Lingkungan

Adalah risiko yang berhubungan dengan masalah lingkungan. Risiko lingkungan dapat berdampak pada protes warga sekitar akibat polusi yang ditimbulkan dari kegiatan operasional angkutan batubara.

Upaya-upaya mitigasi yang dapat dilakukan yaitu antisipasi dini melalui sosialisasi, kehumasan dan konsultasi dengan tokoh masyarakat, koordinasi dengan instansi terkait dan komunikasi awal dengan publik/masyarakat sekitar, program CSR, dsb.

third parties/business partners. Legal/regulation risk may have an impact on lawsuits from other manufacturers.

Mitigating actions that can be done are accelerated process of licensing/approval (line of business/technical documents), and coordination with regulatory agencies, compliance with licensing requirements, inclusion of provisions that are required for risk safety (warranty/penalties/fines, etc.) in contracts/agreements with external parties/cooperation partners, ownership certification of the Company's assets.

g) Compliance Risk

Is risk associated with compliance with internal standard regulations/procedures, as well as compliance with the applicable laws and regulations in the Republic of Indonesia. Compliance risk may have an impact on complaints from bidders for designation of type that leads to a specific manufacturer.

Mitigating actions that can be done are ensuring that processes do not deviate from the provisions/procedures/regulations/internal code of ethics which are proper and applicable in the Company, including technical/operational justification or business specific/urgent needs including accountable analysis support.

h) Environmental Risk

Is risk associated with environmental concerns. Environmental risk may have an impact on local residents protesting pollution generated from coal transportation operations.

Mitigating actions that can be done are early anticipation through socialization, public relations and consulting with community leaders, coordination with relevant agencies and initial communication with the public/surrounding communities, CSR programs, etc.

## 2. Bidang Safety

Di bidang safety, risiko-risiko yang dihadapi Perseroan meliputi:

- a) Tabrakan, baik tabrakan kereta api dengan kereta api, kereta api dengan orang, maupun kereta api dengan kendaraan umum;
- b) Anjlogen;
- c) Kebakaran;
- d) Ledakan;
- e) Bencana alam;
- f) Kerusakan aset (lokomotif, kereta, rel, atau jembatan);
- g) Vandalisme atau sabotase;
- h) Demonstrasi atau penutupan jalur.

## C. Monitoring Tindak Lanjut Asesmen Risiko

Perseroan secara berkesinambungan terus berusaha untuk memperkuat dan lebih mengefektifkan fungsi monitoring dan kontrol risiko dan mengembangkan bentuk-bentuk/formulir pemantauan dan pengendalian risiko serta pelaporannya secara reguler, diikuti proses evaluasi serta langkah perbaikan menerus setelah melakukan kunjungan/uji-petik ke Daerah dan memperoleh berbagai umpan-balik dari para RTU maupun stakeholders lainnya.

## D. Sosialisasi/Diseminasi

Sesuai prinsip manajemen risiko yang menyatakan bahwa manajemen risiko merupakan bagian integral yang tak terpisahkan dari keseluruhan proses bisnis, Perseroan melakukan kegiatan diseminasi manajemen risiko dalam rangka peningkatan budaya sadar risiko di perusahaan dengan memberikan pengetahuan/pemahaman terkait pentingnya pengelolaan risiko perusahaan melalui berbagai event pendidikan dan pelatihan terpusat, asistensi manajemen risiko dan kunjungan ke unit-unit kerja termasuk anak perusahaan. Turut melibatkan pemangku kepentingan dan mengkomunikasikan secara transparan seluruh proses dan hasil asesmen/rekomendasi PMR kepada Direksi selaku pembuat keputusan, pengusul/sponsor kegiatan, *Risk Taking Unit* (RTU) maupun unit terkait lainnya yang terlibat dalam mitigasi risiko maupun yang mungkin terkena dampaknya.

Rangkuman hasil kegiatan sosialisasi manajemen risiko yang telah dilaksanakan oleh tim dari PMR selama tahun 2014 ke seluruh Daop, Divre, Subdivre, Balai Yasa, dan anak perusahaan di lingkungan KAI dan diikuti oleh para pejabat setempat, minimal untuk level Manager ke atas adalah sebagai berikut:

## 2. Safety

In safety, risks faced by the Company include:

- a) Collision, including train vs. train, train vs. person, as well as train vs. vehicle;
- b) Derailment;
- c) Fire;
- d) Explosion;
- e) Natural disaster;
- f) Damage to assets (locomotives, trains, rails, or bridges);
- g) Vandalism or sabotage;
- h) Demonstration or lane closures.

## C. Monitoring of Follow-Up on Risk Assessment

The Company continuously strives to strengthen and improve effectiveness of risks monitoring and control functions and develops forms of risks monitoring and control and regular reporting, followed by continuous evaluation process and improvement measures after visits/sampling to the Regions and obtains various feedback from RTU and other stakeholders.

## D. Socialization/Dissemination

According to risk management principles which state that risk management is an integral and inseparable part of the overall business process, the Company conducts risk management dissemination activities in order to improve risk awareness culture in the Company by providing knowledge/understanding of the importance of managing the Company's risks through various events of centralized education and training, risk management assistance and visits to work units including subsidiaries. Also involving stakeholders and communicating in a transparent manner all processes and results of the assessment/PMR recommendation to Board of Directors as decision maker, the activities sponsor, Risk Taking Unit (RTU) and other relevant units involved in risk mitigation or who may be affected.

Summary of results of risk management socialization that was conducted by a team of PMR during 2014 to all Daop, Divre, Subdivre, Balai Yasa, and Subsidiaries of KAI and attended by local officials, at least for Manager-up level is as follows:

- a. Daop 1 s/d. 9 di Jawa, Divre I s/d. III di Sumatera dan UPT Balai Yasa Sarana di Jawa & Sumatera (BY Mri, BY Sgu, BY Yk, BY Lt, BY Pub).
- 1) Secara umum kegiatan sosialisasi yang mencakup diseminasi prinsip-prinsip pokok, kerangka/framework dan proses manajemen risiko di lingkungan KAI sesuai praktik terbaik (ISO 31000:2009) dan lingkup yang dimandatkan kepada PMR, mendapat respon positif dari para peserta. Proses interaksi/tanya-jawab menunjukkan bahwa para peserta cukup tertarik untuk belajar mengenai pemahaman risiko, terutama yang mereka temui dalam kegiatan/pekerjaan sehari-hari di lingkungan tempat kerja dan bagaimana cara mengelola risiko-risiko tersebut.
  - 2) Kegiatan sosialisasi juga dilakukan untuk memperjelas tata cara/prosedur pengelolaan investasi di lingkungan Perusahaan sehingga diharapkan pengelola proyek di tingkat daerah dapat mengetahui bagaimana mestinya alur proses usulan investasi dilaksanakan, khususnya terkait dengan substansi, konteks dan proses manajemen risiko, sebagaimana dipandu dengan menggunakan *project minicharter*.
  - 3) Selain itu, sosialisasi ini juga diarahkan agar setiap pengusul investasi memiliki kesadaran berisiko (*risk awareness*) dan dapat mengetahui serta menjalankan peran mereka dalam mendukung proses manajemen risiko terhadap suatu investasi, yaitu antara lain dengan sedini mungkin menyediakan data dukung yang aktual dan memadai, sehingga proses asesmen risiko dapat dilakukan dengan lebih baik (efektif dan efisien) dan diselesaikan tepat waktu.
  - 4) Tim Sosialisasi PMR juga menjelaskan proses kegiatan *monitoring* risiko investasi yang dilakukan untuk memantau apakah rekomendasi yang diberikan oleh PMR telah dilaksanakan oleh masing-masing pengelola proyek atau tidak, serta memperoleh umpan-balik apabila ada rekomendasi yang kurang tepat/efektif, untuk di-review dan diperbaiki lebih lanjut.
  - 5) Sosialisasi tersebut juga dilakukan sebagai ajang komunikasi dua arah/konsultasi mengenai berbagai kesulitan/kendala teknis manajemen risiko yang dihadapi oleh pengelola proyek di daerah dengan PMR, terutama yang terkait masalah pengisian *project minicharter* dan *form monitoring*.
- a. Daop 1 to 9 in Java, Divre I to III in Sumatera and UPT Balai Yasa Sarana in Java and Sumatera (BY Mri, BY Sgu, BY Yk, BY Lt, BY Pub).
- 1) In general, socialization activities that include dissemination of basic risk management principles, framework and processes in KAI in accordance with the best practices (ISO 31000: 2009) and the mandated scope to PMR, received positive response from participants. Interaction/question-answer process showed that the participants were quite interested to learn about risks comprehension, especially those they encounter in daily activities/work in workplace and how to manage those risks.
  - 2) Socialization activities were also conducted to clarify investment procedures/management in the Company so it is expected that project managers at regional level can understand the proper process flow of investment proposals, particularly with respect to substance, context and risk management process, as guided by project minicharter.
  - 3) In addition, this socialization was also directed so that each investment proposer has risk awareness and is able to know and fulfill his/her roles in supporting risk management process for an investment, which includes among other provision of timely and adequate supporting data as early as possible, so that risk assessment process can be done effectively and efficiently and completed on time.
  - 4) PMR Socialization Team also explained the process of investment risk monitoring activities to monitor whether recommendations provided by PMR have been implemented by the respective project managers or not, as well as to obtain feedback if there is less accurate/effective recommendation, for review and further improvement.
  - 5) The socialization was also conducted as a forum for two-way communication/consultation on various difficulties/technical constraints in risk management faced by project managers in the regions with PMR, particularly those related to filling of project minicharter and monitoring form.

- 6) Berdasarkan hasil kegiatan sosialisasi yang telah dilakukan terdapat beberapa masukan dari daerah, yaitu perlunya dilakukan pelatihan lanjutan oleh PMR yang lebih aplikatif dan perlu adanya personel yang berperan sebagai agen risiko di masing-masing daerah dengan bekal kompetensi yang relevan dan cukup memadai.
- b. Anak Perusahaan (PT KCJ, PT KA Pariwisata, PT KAPM, PT Railink, PT Reska dan PT Kalog)  
 Kegiatan sosialisasi manajemen risiko yang dilakukan kepada anak perusahaan bertujuan untuk *sharing knowledge* mengenai prinsip-prinsip pokok, kerangka/framework dan proses manajemen risiko sesuai praktik terbaik (ISO 31000:2009) yang telah diterapkan di lingkungan KAI. Dengan adanya kegiatan sosialisasi ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman risiko, terutama risiko-risiko yang melekat pada proses bisnis masing-masing anak perusahaan. Sehingga ke depannya anak perusahaan dapat segera menerapkan manajemen risiko di perusahaannya masing-masing.
- 6) Based on the results of socialization there were several inputs from the regions, including the need for advanced training by PMR which is more applicable and the need for personnel acting as risk agents in the respective regions with relevant and adequate competence.
- b. Subsidiaries (PT KCJ, PT KA Pariwisata, PT KAPM, PT Railink, PT Reska and PT Kalog)  
 Risk management socialization to subsidiaries is conducted towards knowledge sharing on basic principles, framework and processes of risk management in line with best practice standard (ISO 31000:2009) that have been implemented within KAI. These socialization activities are expected to result in improved understanding of risks, and especially the inherent risks in the business processes of the respective subsidiaries. Going forward, these subsidiaries are expected to implement risk management as soon as possible in their operations.

Sebagai tindak lanjut dari hasil sosialisasi manajemen risiko di atas, PMR berencana untuk melakukan sosialisasi manajemen risiko secara berkelanjutan hingga budaya risiko melekat pada setiap personil di seluruh unit bisnis/unit kerja di lingkungan Perusahaan. Selain itu, PMR menyarankan agar setiap Daop, Divre, Subdivre, Balai Yasa, dan anak perusahaan di lingkungan Perusahaan mengirimkan perwakilannya untuk diikutkan dalam pelatihan manajemen risiko berbasis ISO 31000:2009 (sesuai dengan yang digunakan di Pusat Manajemen Risiko) yang nantinya akan menjadi agen manajemen risiko di unitnya.

Pada tanggal 24 sampai dengan 26 Juni 2014 telah dilakukan pelatihan fungsional oleh Tim PMR di Balai Pelatihan Manajerial terhadap 29 peserta didik dari bidang Jalan dan Jembatan seluruh Daerah dan Kantor Pusat. Materi yang diberikan sebanyak 26 jam pelatihan (JP) dengan hasil seluruh peserta dinyatakan lulus. Pasca pelaksanaan pelatihan ini dilakukan survei kepuasan siswa oleh Pusdiklat melalui kuesioner, dengan hasil penilaian secara keseluruhan penilaian indeks kepuasan siswa menunjukkan bahwa pelatihan ini memuaskan baik dari segi materi, kompetensi instruktur, pelayanan, dan fasilitas belajar mengajar. Pelatihan ini direncanakan untuk terus dilaksanakan dengan peserta dari bidang lainnya.

As a follow up on socialization of risk management as mentioned above, PMR plans to socialize risk management on an ongoing basis until risk culture becomes inherent in every personnel in all business units/work units within the Company. Additionally, PMR recommends that every Daop, Divre, Subdivre, Balai Yasa, and Subsidiaries in the Company sends representatives to attend risk management training based on ISO 31000:2009 (according to what is used in Risk Management Centre), which will become risk management agent in the respective unit.

On June 24-26, 2014 functional training was delivered by a team of PMR in Managerial Training Center for 29 participants from Roads and Bridges sector from all Regions and Head Office. The material was provided for 26 training hours (JP) with the results of all participants passed. Post-training, participant satisfaction survey was conducted by Education and Training Center through questionnaires, with an overall assessment result of participant satisfaction index ratings indicates that this training was satisfactory in terms of material, instructor competency, service, as well as teaching and learning facilities. This training is planned to be continuously conducted with participants from other fields.

### E. Pengembangan Kompetensi

Secara internal PMR terus melakukan *capacity building* dan penyempurnaan proses, pengetahuan, skills, teknik-teknik/metode kuantifikasi dalam analisis serta evaluasi risiko, termasuk perluasan penguasaan materi asesmen baik melalui pelatihan formal maupun *sharing/coaching* dalam proses kerja keseharian melalui pendekatan *team work*.

Dalam pengembangan kompetensi pekerja, personel PMR mengikuti pelatihan manajemen risiko berbasis ISO 31000:2009 yang disesuaikan dengan kebutuhan kompetensi jabatannya. Selama tahun 2014 pelatihan yang diikuti adalah sebagai berikut:

1. ISO 31000 Series 1: ERM Fundamental
2. ISO 31000 Series 2: Risk Assessment Techniques
3. ISO 31000 Series 3: Auditing Risk Management
4. ISO 31000 Series 4: Risk Management Implementation
5. Business Continuity Management
6. Master Class Enterprise Risk Governance

Dalam rangka penjaminan mutu dari pengelolaan risiko yang dilakukan, maka setiap personel yang melakukan kajian risiko diprogramkan memiliki sertifikasi profesi, guna memperoleh kualifikasi profesi internasional pada level *Certified Professional* dan *Associate Professional* untuk *Enterprise Risk Management* (ERM) yang berbasis ISO 31000:2009.

### Evaluasi Efektivitas Sistem Manajemen Risiko

Perseroan menghadapi tantangan yang semakin beragam dalam pengambilan keputusan investasi yang tepat, pengawasan pelaksanaan kegiatan investasi, pengelolaan Anak Perusahaan, tantangan perubahan lingkungan bisnis, dan tuntutan kepatuhan terhadap berbagai peraturan perundungan yang berlaku. Tantangan-tantangan tersebut harus dihadapi dan dikelola secara efektif agar perusahaan dapat mewujudkan sasaran-sasarannya dan mempertahankan tingkat pertumbuhan dan perkembangan yang dikehendaki secara optimal dan berkesinambungan.

Manajemen risiko di KAI masih perlu terus dilakukan penyempurnaan dan pengembangan dalam penerapannya, hingga tingkat evaluasi atas penerapan manajemen risiko (*risk maturity level assessment*) dengan menggunakan ISO 31000 mencapai level yang diharapkan.

### E. Capacity Building

Internally PMR continues to conduct capacity building and improvement of processes, knowledge, skills, quantification techniques/methods in analysis and risk evaluation, including expansion of assessments material mastery with formal training and sharing/coaching in daily work process with team work approach.

In development of employee competencies, PMR personnel attends risk management training based on ISO 31000:2009, which is tailored to the needs of job competence. During 2014 attended trainings were as follows:

1. ISO 31000 Series 1: ERM Fundamental
2. ISO 31000 Series 2: Risk Assessment Techniques
3. ISO 31000 Series 3: Auditing Risk Management
4. ISO 31000 Series 4: Risk Management Implementation
5. Business Continuity Management
6. Master Class Enterprise Risk Governance

In order to ensure quality of risk management, then every personnel who conducts risk assessment is programmed to obtain professional certification, in order to obtain international professional qualifications at the level of Certified Professional and Associate Professional for Enterprise Risk Management (ERM) based on ISO 31000:2009.

### Effectiveness Evaluation of Risk Management System

The Company faces the increasingly diverse challenges in making the right investment decisions, supervision of investment activities, management of Subsidiaries, challenges of the changing business environment, and requirement to comply with various applicable laws and regulations. These challenges should be faced and managed effectively for the Company to realize its goals and maintain desired growth and development rate optimally and sustainably.

Risk management in KAI still needs to be improved and developed in its application, up to risk maturity level assessment using ISO 31000 to achieve the expected level.

Perseroan secara berkala melakukan evaluasi atas kecukupan dan efektivitas sistem manajemen risiko. Evaluasi maturitas dilakukan dengan cara self assessment dengan hasil 2,8 dari skala 4 dengan uraian rentang penilaian, yaitu: 1 (*novice*); 2 (*competent*); 3 (*proficient*); 4 (*expert*). Unsur-unsur yang dinilai meliputi *culture, process, experience, application*.

Selain menilai tingkat maturitas dari sistem manajemen risiko, dilakukan juga penilaian efektivitas mitigasi dari proses manajemen risiko yang dituangkan dalam profil risiko. Profil risiko dimaksud meliputi laporan pengelolaan risiko yang mencakup penerapan manajemen risiko terhadap risiko-risiko utama yang dihadapi serta persentase implementasi mitigasi yang dilakukan sesuai rekomendasi.

Sistem manajemen risiko keselamatan yang diterapkan di KAI mampu menghasilkan suatu profil risiko (*risk profile*) baik bersifat korporat maupun profil risiko di tiap Daop/Divre/Subdivre. Dengan profil risiko tersebut dapat dipetakan risiko yang ada dan prioritas mitigasi atau tindaklanjutnya.

Kepala daerah di Daop/Divre/Subdivre akan lebih mudah dalam mengalokasikan anggaran yang ada dengan adanya skala prioritas yang sudah dipetakan dalam profil risiko. Selain efektivitas anggaran, hasil utama yang didapat yaitu keselamatan, bisa terpenuhi dengan ketepatan dan kecepatan mitigasi/tindaklanjut terhadap risiko yang ada karena sudah terpetakan dalam profil risiko. Unit kerja selaku *risk owner* bertanggung jawab terhadap pengelolaan risiko pada seluruh aktivitas yang dilakukan termasuk menindak lanjuti mitigasi risiko yang diberikan.

Agar lebih menjamin keberlangsungan rencana strategis perusahaan diperlukan penerapan *Enterprise Risk Management* (ERM) atau manajemen risiko korporasi yang terintegrasi pada seluruh sistem manajemen secara konsisten dan berkesinambungan di seluruh proses bisnis dan pengambilan keputusan strategis. Karena tata kelola risiko merupakan tanggung jawab bersama dari Dewan Komisaris, Direksi, seluruh unit bisnis dan organisasi di KAI serta Unit Manajemen Risiko.

Sebagai langkah selanjutnya direncanakan persiapan-persiapan menuju penerapan manajemen risiko korporasi yang meliputi penyempurnaan atau pengembangan kebijakan, manual, piagam, dan prosedur ERM berbasis ISO 31000:2009.

The Company periodically evaluates adequacy and effectiveness of risk management system. Maturity evaluation is done by self-assessment method with a score of 2.8 on the scale of 4 with description of assessment score: 1 (*novice*); 2 (*competent*); 3 (*proficient*); 4 (*expert*). The assessed elements include culture, process, experience, application.

In addition to assessing maturity level of risk management system, mitigation effectiveness assessment is also conducted based on risk management process as outlined in risk profile. The risk profile includes risk management report that covers implementation of risk management on key risks faced and percentage of implemented mitigation according to the recommendations.

Safety risk management system implemented in KAI is able to generate risk profile for corporate and each Daop/Divre/Subdivre. With the risk profile the existing risks and mitigation priorities or action plans can be mapped.

The regional head in Daop/Divre/Subdivre will be easier to allocate the existing budget with the priority scale that has been mapped in the risk profile. In addition to budget effectiveness, the key result is safety, can be met with precision and speed of mitigation/follow up on the existing risks because they are mapped in the risk profile. Work unit as the risk owner is responsible for risk management in all activities including the assigned risk mitigation follow-up.

In order to ensure sustainability of the Company's strategic plans Enterprise Risk Management (ERM) or corporate risk management is required to be integrated in all management systems consistently and continuously in all business processes and strategic decision making. Because risk governance is a shared responsibility of Board of Commissioners, Board of Directors, all business units and organization in KAI as well as Risk Management Unit.

As a next step preparation is planned towards implementation of corporate risk management that includes improvement or development of policy, manual, charter and ERM procedures based on ISO 31000:2009. The first step towards implementation

Langkah awal menuju penerapan manajemen risiko korporasi adalah melakukan restrukturisasi unit Pusat Manajemen Risiko dengan penajaman tugas pokok dan fungsi semua level jabatan dan penambahan personil *Risk Analyst* yang mengarah kepada ERM.

Pada akhirnya, implementasi manajemen risiko di Perseroan akan menjadi bagian tak terpisahkan dari penerapan GCG. Implementasi manajemen risiko juga menjadi salah satu aspek yang dinilai dalam asesmen GCG sesuai SK Menteri Negara BUMN No. SK-16/MBU/2012. Namun, implementasi ERM sebagai sebuah paradigma baru membutuhkan tahapan dan metode tertentu hingga diperoleh pemahaman yang memadai dari segenap unsur perusahaan.

of corporate risk management is to restructure the Risk Management Center unit by refining roles and functions of all position levels and the addition of Risk Analyst personnel that leads to ERM.

In the end, risk management implementation in the Company will become an integral part of GCG implementation. Risk management implementation also becomes an aspect considered in GCG assessment in accordance with Decision of Minister of SOE No. SK-16/MBU/2012. However, ERM implementation as a new paradigm requires stages and certain methods to obtain an adequate understanding of all elements of the Company.

## Perkara Penting

Hingga akhir tahun 2014, perkara penting yang dihadapi KAI sebanyak 52 perkara baik perkara perdata, pidana dan tata usaha negara rincian sebagai berikut:

## Litigation Cases

Up to year-end 2014, KAI was involved in 52 litigation cases of civil law, criminal law and state administration law, with detail as follows:

Perkara Case	No. Perkara Case Registration No.	Status Progress %	Jenis Perkara Case Category	Keterangan Comments
Direktorat D8		53,23		
<b>Daop 1 Jakarta</b>		<b>48,75</b>		
1. Desa Rengasdengklok Selatan, Kecamatan Rengasdengklok, Kabupaten Karawang, Provinsi Jawa Barat.	50/PDT.G/2014/PN.KWG	75,00	Perdata Civil Law	Putusan Sidang pengadilan Tingkat I Tgl. 26 Februari 2015 Ruling by District Court on 26 February 2015
2. Jl. Brawijaya No VII No. 8 RT 002 RW 003 Kelurahan Pulo, Kec. Kebayoran Baru, Jakarta Selatan	100/G/2014/PTUN.JKT	50,00	PTUN	KAI mengajukan Banding KAI submitted an appeal
3. Jalan Manggarai Utara IV Blok D No. 5, Kel. Manggarai, Kec. Tebet, Jakarta Selatan	453/Pdt.G/2014/PN.Jkt	50,00	Perdata Civil Law	Sidang dengan agenda penyerahan bukti (mediasi) Court hearings for evidence submission (mediation)
4. Jalan Manggarai Utara IV, Kel. Manggarai, Kec. Tebet, Jakarta Selatan.	156/G/2014/PTUN.Jkt	75,00	Pidana Criminal Law	Sidang dalam agenda keterangan saksi Court hearings for witness statement
5. Asset tanah di Jalan Garuda No. 21 Kemayoran Jakarta Land asset at Jalan Garuda No. 21 Kemayoran Jakarta	171/Pdt.G/2014/PN.JKT PST	25,00	Perdata (PMH) Civil Law (PMH)	
6. Turut Tergugat mewakili Penggugat untuk menandatangani sewa dg Tergugat sebagai tanah milik Tergugat di Emplasement Stasiun Tangerang yaitu Perjanjian sewa menyewa No. 333/HK/OP/1993 tanggal 27 Desember 1993. Co-defendant representing the Plaintiff in signing a rent agreement with Defendant for land belonging to Defendant at Emplasement Stasiun Tangerang (Rent agreement No. 333/HK/OP/1993 dated 27 December 1993).	208/Pdt.G/2014/PN.TNG	25,00	Perdata (PMH) Civil Law (PMH)	Sidang Pertama First court hearing

Perkara Case	No. Perkara Case Registration No.	Status Progress %	Jenis Perkara Case Category	Keterangan Comments
7. Dalil Gugatan: Penggugat menguasai rumah dinas di Jl. Rawamangun Timur, Kel. Rawamangun, Kec. Pulogadung, Jakarta Timur, berdasarkan SPR. Penggugat berpendapat bahwa rumah dinas tersebut merupakan rumah negara golongan 3, sehingga Tergugat tidak dapat melakukan penertiban  Charge: Plaintiff take possession of Company house at Jl. Rawamangun Timur, Kel. Rawamangun, Kec. Pulogadung, Jakarta Timur, based on SPR. Plaintiff stated that the Company house is a category-3 state house outside the jurisdiction of the Defendant.	241/G/2014/PTUN.JKT	100,00	PTUN	Tgl 3 Juni 2015 Keputusan dimenangkan oleh KAI Court has ruled in favor of KAI on 3 June 2015
8. Dalil Gugatan: Penggugat menguasai rumah dinas di Jl. Bungur Besar, Kel. Senen, Kec. Senen, Jakarta Pusat, berdasarkan SPR dan Surat Izin Menghuni. Penggugat berpendapat bahwa rumah dinas tersebut merupakan rumah negara golongan 3, sehingga Tergugat tidak dapat melakukan penertiban  Charge: Plaintiff take possession of Company house at Jl. Bungur Besar, Kel. Senen, Kec. Senen, Jakarta Pusat, based on SPR and Housing Permit. Plaintiff stated that the Company house is a category-3 state house outside the jurisdiction of the Defendant.	242/G/2014/PTUN.JKT	100,00	PTUN	Tgl 27 Mei 2015 Keputusan dimenangkan oleh KAI Court has ruled in favor of KAI on 27 May 2015
9. Dalil Gugatan: Penggugat menguasai rumah dinas di Jl. Menara Air, Kel. Manggarai Kec. Tebet, Jakarta Selatan, berdasarkan SPR. Penggugat berpendapat bahwa rumah dinas tersebut merupakan rumah negara golongan 3, sehingga Tergugat tidak dapat melakukan penertiban.  Charge: Plaintiff take possession of Company house at Jl. Menara Air, Kel. Manggarai Kec. Tebet, Jakarta Selatan, based on SPR. Plaintiff stated that the Company house is a category-3 state house outside the jurisdiction of the Defendant.	249/G/2014/PTUN.JKT	50,00	PTUN	Tgl 20 Mei 2015, saksi tergugat May 20, 2015, witness from defendant
10. Dalil Gugatan: Penggugat menguasai rumah dinas di Jl. Menara Air, Kel. Manggarai Kec. Tebet, Jakarta Selatan, berdasarkan SPR. Penggugat berpendapat bahwa rumah dinas tersebut merupakan rumah negara golongan 3, sehingga Tergugat tidak dapat melakukan penertiban.  Charge: Plaintiff take possession of Company house at Jl. Menara Air, Kel. Manggarai Kec. Tebet, Jakarta Selatan, based on SPR. Plaintiff stated that the Company house is a category-3 state house outside the jurisdiction of the Defendant.	270/G/2014/PTUN.JKT	50,00	PTUN	Tgl 20 Mei 2015, saksi tergugat May 20, 2015, witness from defendant
11. Dalil Gugatan: Penggugat menguasai rumah dinas di Jl. Manggarai Utara, Kel. Manggarai Kec. Tebet, Jakarta Selatan, berdasarkan SPR. P berpendapat bahwa rumah dinas tersebut merupakan rumah negara golongan 3, sehingga Tergugat tidak dapat melakukan penertiban.  Charge: Plaintiff take possession of Company house at Jl. Manggarai Utara, Kel. Manggarai Kec. Tebet, Jakarta Selatan, based on SPR. Plaintiff stated that the Company house is a category-3 state house outside the jurisdiction of the Defendant.	278/G/2014/PTUN.JKT	50,00	PTUN	Tgl 18 Mei 2015, saksi tergugat May 18, 2015, witness from defendant
<b>Daop 2 Bandung</b>		<b>48,08</b>		
12. Jl. Dago 164 Bandung	Laporan Polisi Police Report No. LP/590/III/2014/JBR/POL/RESTASBES	25,00	Pidana Criminal Law	Laporan Polisi Police Report No. LP/590/III/2014/JBR/POL/RESTASBES
13. Jl. Elang, Kel. Garuda, Kec. Andir, Kota Bandung	38/Pdt/G/2014/PN.BDG	50,00	Perdata Civil Law	Putusan sela menyatakan menolak intervensi KAI Interim ruling against intervention by KAI
14. Jl. Elang, Kel. Garuda, Kec. Andir, Kota Bandung	95/PDT/G/2014/PN.BDG	50,00	Perdata Civil Law	Gugatan Penggugat di tolak Ruling against the charge of Plaintiff

Perkara Case	No. Perkara Case Registration No.	Status Progress %	Jenis Perkara Case Category	Keterangan Comments
15. Jl. Sukabumi No. 8 dan 18, Jl. Laswi No. 19 dan 21	293/PDT/G/2014/PN.BDG	75,00	Perdata Civil Law	Sidang dengan agenda pembuktian In court process for evidence
16. Tindak pidana pengrusakan barang bersama-sama atas rumah perusahaan di Jl. Laswi dan Jl. Sukabumi Criminal charges for destruction of properties at Company houses in Jl. Laswi and Jl. Sukabumi	Laporan Polisi Police Report No. LP/1776/IX/2014/Jbr/Polrestabes	25,00	Pidana Criminal Law	Laporan Polisi Police Report No. LP/1776/IX/2014/Jbr/Polrestabes
17. Aset tanah di emplasemen Plered Land asset at Plered Station Emplacement	24/PDT.G/2014/PN.PWK	75,00	Perdata Civil Law	
18. Emplasemen Stasiun Plered Plered Station Emplacement	Lapor Polisi Police Report No. LP/218/V/2014/Jbr/Res Pwk	25,00	Pidana Criminal Law	Laporan Polisi Police Report No. LP/218/V/2014/Jbr/Res Pwk
19. Jalan Dago 166 Bandung		100,00	Perdata Civil Law	Putusan PK melawan Heri Hermawan dimenangkan KAI PK ruling against Heri Hermawan in favor of KAI
20. Jalan Dago 166 Bandung	Laporan Polisi Police Report No. LP/1778/IX/2014/POLRESTABES	25,00	Pidana Criminal Law	Laporan Polisi Police Report No. LP/1778/IX/2014/POLRESTABES
21. Jl. Ir. H. Juanda No. 250 RT 05/RW 08, Kel. Sekeloa, Kec. Coblong, Bandung	444/PDT/G/2014/PN.BDG	50,00	Perdata Civil Law	Mediasi Mediation
22. Jl. Ir. H. Djuanda No. 344 Bandung	112/PDT.B/2014/PN.Bdg	25,00	Perdata Civil Law	Proses Banding Appeal process
23. Jl. Ir. H. Djuanda No. 344 Bandung	467/PDT/G/2014/PN.Bdg	25,00	Perdata Civil Law	Sidang dengan jawaban tergugat Court agenda for Defendant hearing
24. Tanah di emplasemen Stasiun Bandung Jl. Kebon Kawung (Pom Bensin).	371/PDT/G/2014/PN.BDG	75,00	Perdata Civil Law	Sidang dengan jawaban tergugat Court agenda for Defendant hearing
25. Jl. Jatayu, Bandung, Kel. Hesin sastranegara, Kec. Cicendo, Bandung, Jawa Barat	423/PDT/G/2014/PN.BDG	75,00	Perdata Civil Law	Sidang dengan jawaban tergugat Court agenda for Defendant hearing
26. Jl. Jatayu dalam dan Jl. Komodor Udara Supadjo	426/PDT/G/2014/PN.BDG	75,00	Perdata Civil Law	Sidang dengan jawaban tergugat Court agenda for Defendant hearing
27. Bahwa KAI memiliki lahan yang terletak di Jl. Sunda No. 91, Bandung yang akan dilaksanakan ekskusi karena sudah memiliki kekuatan hukum tetap. KAI owns the plot of land at Jl. Sunda No. 91, Bandung, and eviction will be executed based on legal foundation.	No. 582/Pdt.G/2014/PN.Bd	75,00	Perdata Civil Law	Putusan Pengadilan (Perdamaian) Court ruling (mediation)
28. Bahwa KAI memiliki lahan yang terletak di Jl. Jawa No. 34 Bandung yang dihuni tanpa alas hak dan tidak mau melakukan perikatan sewa. KAI owns the plot of land at Jl. Jawa No. 34 Bandung with illegal settler without land rent contract.	No. 592/Pdt.G/2014/PN.Bd	50,00	Perdata Civil Law	Alat Bukti Tergugat/Penggugat Evidence presentation by Plaintiff/Defendant
<b>Daop 3 Cirebon</b>		<b>75,00</b>		
29. Jl. RA Kartini No. 8/10 Kel. Sukapura, Kec. Kejaksan, Kota Cirebon tersebut yaitu Keraton Kasepuhan Cirebon Jl. RA Kartini No. 8/10 Kel. Sukapura, Kec. Kejaksan, Cirebon, namely Keraton Kasepuhan Cirebon	129/PID.B/2014/PN.CN	75,00	Pidana Criminal Law	Sidang dengan agenda Eksepsi Court process

Perkara Case	No. Perkara Case Registration No.	Status Progress %	Jenis Perkara Case Category	Keterangan Comments
<b>Daop 4 Semarang</b>		<b>73,39</b>		
30. Susila dkk menggugat KAI terkait proyek double track lintas utara Jawa Susila et al. as Plaintiff against KAI related to double-track rail project north Java	52/Pdt.G/2013/ PN.SMG, 398/ Pdt/2014/PT. SMG	75,00	Perdata Civil Law	KASASI (17 Feb 15 SKK Kasasi di daftarkan di PN SMG) Appeal filed at PN Semarang on 17 Feb. 2015.
31. Rumah Dinas Kelas 2 milik KAI yang terletak di Jalan Dr. Kariadi No. 84 Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan, Kota Semarang dikuasai pihak lain tanpa ada kontrak sewa dengan KAI Class-2 Company House of KAI at Jalan Dr. Kariadi No. 84 Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan, Semarang in possession of other party without rental contract with KAI	305/Pdt.G/2013/ PN.SMG, 290/ Pdt.G/2014/ PT.SMG, 64/ Pdt.K/2014	75,00	Perdata Civil Law	KASASI (28 Jan 15 SKK Kasasi di daftarkan di PN SMG oleh Lawyer Pusat) Appeal filed at PN Semarang on 28 Jan 2015 by Head Office Legal representatives
32. Rumah Dinas Kelas 2 (dua) milik KAI yang terletak di Jalan Yogyo No. 16 Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan, Kota Semarang dikuasai pihak lain tanpa ada kontrak sewa dengan KAI Class-2 Company House of KAI at Jalan Yogyo No. 16 Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan, Semarang in possession of other party without rental contract with KAI	18/Pdt.Eks/2014/ PN.SMG	100,00	Perdata Civil Law	KAI menang, RD sudah dikosongkan oleh PN SMG KAI won the suit, Company House is executed by PN Semarang
33. Rumah Dinas Kelas 2 (dua) milik KAI yang terletak di Jalan Solo No. 11A Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan, Kota Semarang dikuasai pihak lain tanpa ada kontrak sewa dengan KAI Class-2 Company House of KAI at Jalan Solo No. 11A Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan, Semarang in possession of other party without rental contract with KAI	19/Pdt.Eks/2014/ PN.SMG	100,00	Perdata Civil Law	Aanmaning 2
34. Kawasan Krobokan, bahwa di atas objek sengketa telah berdiri rumah dinas KAI yang telah bersertifikat Hak Pakai No. 5 tanggal 2 Januari 1988 Krobokan Area, as disputed object on which KAI has built a Compay House Hak Pakai Certificate No. 5 dated 2 January 1988	358/Pdt.G/2014/ PN.SMG	100,00	Perdata Civil Law	KAI menang Won by KAI
35. Gugatan mengenai pembatalan Sertipikat hak pakai milik PT. KAI, shp no 2 terletak di Kel. Pendrikan lor, shp no 3 terletak di Kel. Pendrikan lor, shp no 4 terletak di Kel. Bulu Lor, shp no 5 terletak di Kel. Bulu Lor, shp no 6 terletak di Kel. Krobokan, shp no 8 terletak di Kel. Krobokan, shp no 12 terletak di Kel. Tanjung Mas, shp no 21 terletak di Kel. Tanjung Mas, dan shp no 15 terletak di Kel. Purwosari Charges for cancellation of Hak Pakai Certificates (SHP) owned by PT. KAI: SHP no 2 at Kel. Pendrikan Lor, SHP no 3 at Kel. Pendrikan Lor, SHP no 4 at Kel. Bulu Lor, SHP no 5 at Kel. Bulu Lor, SHP no 6 at Kel. Krobokan, SHP no 8 at Kel. Krobokan, SHP no 12 at Kel. Tanjung Mas, SHP no 21 at Kel. Tanjung Mas, and SHP no 15 at di Kel. Purwosari	57/G/TUN/2014/ PTUN.SMG	75,00	PTUN	SKK sudah didaftarkan di PTUN SMG SKK has been filed at PTUN SMG
36. Jalan Kedungjati No. 06 Kel. Randusari, Kec. Semarang Selatan	358/Pdt.G/2014/ PN.SMG	100,00	Perdata Civil Law	KAI menang Won by KAI
<b>Daop 6 Yogyakarta</b>		<b>75,00</b>		
37. Surat Kepala Kantor Pertanahan Surakarta No 3150/33.72-300.5/IX/2014 tertanggal 24 September 2014 yang inti dari isi surat tersebut adalah tentang penolakan pemberian HGB kepada Saudara Sigit Purnomo atas tanah seluas 1.181 m <sup>2</sup> yang terletak di JL. RM. Said No.199 Kel. Mangkunegaran Kec. Banjarsari Kota Surakarta dan penolakan pemberian HGB kepada Saudari Tugi Indarsih atas tanah seluas 1.013 m <sup>2</sup> yang terletak di Jl. RM. Said No.193 Kel. Mangkunegaran Kec. Banjarsari Kota Surakarta yang merupakan Aset KAI. Letter from Head of Land Agency Surakarta No 3150/33.72-300.5/IX/2014 dated 24 September 2014 concerning the rejection of HGB to Sigit Purnomo regarding land of 1,181 m <sup>2</sup> located at JL. RM. Said No.199 Kel. Mangkunegaran Kec. Banjarsari, Surakarta, and rejection of HGB to Tugi Indarsih regarding land of 1,013 m <sup>2</sup> located at Jl. RM. Said No.193 Kel. Mangkunegaran Kec. Banjarsari, Surakarta, which are assets of KAI.	085/G/2014/ PTUN-Smg	100,00	PTUN	KAI Menang Won by KAI

Perkara Case	No. Perkara Case Registration No.	Status Progress %	Jenis Perkara Case Category	Keterangan Comments
38. Tn. Bing Rahardjo menggugat KAI dikarenakan KAI tidak memberikan ijin perpanjangan kontrak sewa atas lahan di Emplasemen Solo Balapan Seluas 1253 m <sup>2</sup> dengan alasan akan digunakan untuk pengembangan stasiun Bing Rahardjo as Plaintiff and KAI as Defendant related to KAI refusal to extend the rent contract on a plot of land at Solo Balapan Station Emplacement of 1,253 m <sup>2</sup> which is allocated for station expansion	125/Pdt.G/2014/PN-Yky	50,00	Perdata Civil Law	Pemeriksaan saksi Penggugat Witness hearings from Plaintiff
<b>Daop 7 Madiun</b>		<b>56,25</b>		
39. Gugatan Perkara terkait 55 Rumah Perusahaan KAI Charges related to 55 Company Houses of KAI	33/Pdt.G/2014/PN.Mad	50,00	Perdata Civil Law	Proses PN In process at Court
40. Emplasemen Kediri (Lahan Parkir Stasiun Kediri) Parking Lot at Kediri Station	26/Pdt.G/2014/PN.Kdr.	75,00	Perdata	Proses banding Appeal process
41. Jl Soekarno Hatta (Rumah Perusahaan seluas 725m <sup>2</sup> ) Company House of 725 sq meter at Jl Soekarno Hatta	29/Pdt.G/2014/PN	50,00	Perdata Civil Law	Sidang pembacaan Gugatan Plaintiff hearings
42. Jl Trunojoyo Madiun (Rumah Perusahaan seluas 320m <sup>2</sup> ) Company House of 320 sq meter at Jl Trunojoyo Madiun	40/Pdt.G/2014/Pn	50,00	Perdata Civil Law	Penetapan Pencabutan Perkara tgl. 21 Januari 2015 Charges withdrawn on 21 January 2015
<b>Daop 8 Surabaya</b>		<b>42,86</b>		
43. Penanganan Perkara Tindak Pidana atas Asset di Kawasan Stasiun Semut Surabaya (PTSSLL) Criminal Lawsuit regarding Assets at Semut Station, Surabaya (PTSSLL)	LP/98/B/I/2014/SPKT/Jatim/Restabes Sby	25,00	Pidana Criminal Law	Proses SP3 SP3 process
44. Jl. Jakarta Barat dan Jakarta Timur (lahan) Land lots at Jl. Jakarta Barat and Jakarta Timur	No.902/Pdt.G/2014/PN.Sby	25,00	Perdata Civil Law	Sidang mediasi oleh PN Sby Court mediation by PN Sby
45. Tanah dan Rumah Jl Jakarta Barat dan Jakarta Timur Land and House at Jl Jakarta Barat and Jakarta Timur	No.903/Pdt.G/2014/PN.Sby	50,00	Perdata Civil Law	Sidang Mediasi Court mediation
46. Rumah Dinas di JL. Kalasan No. 16 Surabaya Company House at Jl. Kalasan No. 16 Surabaya	No.950/Pdt.G/2014/PN.Sby	50,00	Perdata Civil Law	Sidang Mediasi Court mediation
47. Kios/Buffet stasiun Malang Kota Lama Kiosk at Malang Kota Lama Station	No.975/Pdt.G/2014/PN.Sby	50,00	Perdata Civil Law	Sidang panggilan II Court Summons II
<b>Daop 9 Jember</b>		<b>62,50</b>		
48. Jl Wijaya Kusuma No 68 Jember	135/Pdt.G/2014/PN.Jr	50,00	Perdata Civil Law	Agenda tinjau obyek perkara Visit to object in case
<b>Divre I Medan</b>		<b>47,22</b>		
49. KAI memiliki aset berupa tanah dan bangunan yang dikuasai oleh pihak lain dengan total penggugat 18 orang penghuni kawasan jalan Sutomo, dan jalan H.M Yamin serta jalan HM. Said-Medan. KAI owns land and building asset currently possessed by other parties with a total of 18 persons as plaintiff residing in Jl. Sutomo, Jln. H.M Yamin and Jln. HM. Said-Medan.	323/Pdt.G/2014/PN.Mdn	50,00	Perdata Civil Law	Masih dalam proses persidangan. Saat ini sidang sudah sampai tahap Pembuktian Penggugat. In court process, and currently in plaintiff hearing.
50. Penggugat juga menyatakan mendapat prioritas untuk meningkatkan hak kepemilikan atas sebidang tanah seluas 4.000 m <sup>2</sup> dan bangunan bertingkat diatasnya. Plaintiff stated that it has priority to increase ownership right on 4,000 sq meter of land and multi-story building on the plot of land.	273/Pdt.G/2014/PN.Mdn	75,00	Perdata Civil Law	Dalam proses persidangan pada tahap pembuktian surat dan dokumen. Court process for document investigation.

Perkara Case	No. Perkara Case Registration No.	Status Progress %	Jenis Perkara Case Category	Keterangan Comments
51. Jalan Gaharu Kelurahan Gaharu Kecamatan Medan Timur-Kota Medan	260/Pdt.G/2014/PN.Mdn	25,00	Perdata Civil Law	Tanggal 15 Sept 2014 penggugat mengajukan permohonan pencabutan gugatan. 15 Sept. 2014-plaintiff submitted a withdrawal of charge.
52. Jalan Gaharu Kelurahan Gaharu Kecamatan Medan Timur-Kota Medan	434/Pdt.G/2014/PN.Mdn	50,00	Perdata Civil Law	Tgl. 5 Nov. 2014 menghadirkan para pihak dan pemeriksaan berkas-berkas. Tgl. 12 Nov. 2014 proses Mediasi tidak ditemukan kesepakatan. Tgl. 19 Nov 2014 proses Mediasi tidak ditemukan kesepakatan. Agenda persidangan selanjutnya menunggu panggilan. 5 Nov. 2014-presenting the parties and document inspection. 12 Nov. 2014 0-deadlock on mediation process. 19 Nov 2014 deadlock on mediation process. Further court agenda waiting for summons.

### Sanksi Administasi

Selain perkara hukum di atas, tidak ada perkara pidana dan perdata di sepanjang tahun 2014 yang sedang dihadapi oleh anggota Direksi atau anggota Dewan Komisaris Perseroan yang saat ini menjabat. Pada tahun 2014 tidak terdapat sanksi administratif yang dikenakan kepada Perseroan, anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris, oleh otoritas perbankan dan otoritas lainnya.

### Administrative Sanctions

Other than the above legal cases, there was no criminal or civil case during 2014 involving members of Board of Directors or Board of Commissioners, who currently serves. In 2014 there were no administrative sanctions imposed on the Company, members of Board of Directors and Board of Commissioners, by banking authorities or other authorities.

## Akses Informasi dan Data Perusahaan

### Akses Informasi

Untuk memberikan kemudahan bagi pada pemangku kepentingan, KAI membangun dan mengembangkan berbagai sarana penyebaran informasi yang dapat diakses dengan cepat, mudah dan murah oleh pemangku kepentingan dan masyarakat yang membutuhkan. Semua informasi mengenai Perseroan dapat diakses melalui:

1. Website perusahaan dengan alamat <http://www.kereta-api.co.id> yang berisi profil perusahaan, layanan produk tentang angkutan penumpang dan barang, berita dan siaran pers, laporan kinerja perusahaan, penghargaan, pengadaan barang dan jasa, rekrutmen hingga pemesanan tiket online.

## Access to Corporate Information and Data

### Information Access

To ease stakeholders, KAI built and developed various means to dissemination information that can be accessed quickly, easily and inexpensively by stakeholders and the public in need. All information regarding the Company can be accessed via:

1. Corporate website at <http://www.kereta-api.co.id> which contains corporate profile, product services for passenger and freight transportation, news and press releases, corporate performance reports, awards, procurement of goods and services, recruitment and online ticket reservation.

2. Portal kementerian BUMN beralamat <http://www.bumn.go.id/keretaapi> yang menyediakan informasi mengenai Perseroan seperti profil perusahaan (SDM, perusahaan, inovasi, layanan), kinerja perusahaan (keuangan, sarana dan prasarana, prestasi), publikasi (berita, artikel, galeri foto) dan lain-lain.
3. Media sosial perusahaan yang memanfaatkan akun media sosial Instagram, Facebook, Twitter, Youtube dan Google+ dengan nama akun "keretaapikita" untuk menciptakan citra sebagai perusahaan yang fokus pada pelayanan konsumen.
4. Media cetak berupa Tabloid KONTAK dan majalah REL. Tabloid KONTAK terbit setiap bulan, sebagai media internal perusahaan berfungsi sebagai alat untuk menyampaikan informasi dan sosialisasi kepada para pekerja perusahaan, yang didistribusikan ke seluruh Daerah Operasi dan Divisi Regional. Tabloid KONTAK kini juga telah didistribusikan ke berbagai lembaga terkait. Majalah REL terbit dwibulanan, didistribusikan di dalam kereta api. Majalah ini sebagai sarana informasi dan hiburan bagi para penumpang kereta api.
5. Website internal perusahaan beralamat <https://eoffice.kereta-api.co.id/> yang hanya dapat diakses oleh pekerja Perseroan melalui jaringan internal perusahaan. Seluruh pekerja KAI dapat memperoleh informasi terkait kebijakan internal perusahaan, berita perusahaan, profil pekerja, informasi beasiswa, informasi kesehatan, dan lain-lain.
6. Contact Center. Pelanggan dan calon pelanggan bisa mendapatkan informasi mengenai KAI melalui telepon No. 121 dari telepon rumah dan 021-121 dari telepon genggam.
2. SOE ministry portal at <http://www.bumn.go.id/keretaapi> which provides information regarding the Company, such as: the Company's profile (HR, corporate, innovation, services), corporate performance (financial, facilities and infrastructure, achievements), publications (news, articles, photo gallery) and others.
3. Corporate social media which utilize social media accounts Instagram, Facebook, Twitter, Youtube and Google+ with account name "keretaapikita" to create the image of a company that focuses on customer service.
4. Printed media on KONTAK tabloid and REL magazine. KONTAK tabloid is published monthly, as corporate internal media serving as a means for conveying information and socialization to the Company's employees, which is distributed to Daop and Divre. KONTAK tabloid is currently also distributed to various related institutions. REL magazine is published bi-monthly, distributed in the trains. This magazine is a means of information and entertainment for railway passengers.
5. Internal corporate website at <https://eoffice.kereta-api.co.id/> only accessible by of the Company's employees through internal network. All employees of KAI can obtain information related to the Company's internal policies, corporate news, employee profiles, scholarship information, health information, and so forth.
6. Contact Center. Customers and prospective customers can obtain information regarding KAI at phone number 121 from fixed line and 021-121 from mobile phones.

### Keterbukaan Informasi Tahun 2014

Informasi yang dikeluarkan Perseroan kepada masyarakat melalui di website perusahaan dan media cetak sepanjang tahun 2014 adalah sebagai berikut:

#### 1. Daftar Press Release di Website Tahun 2014

No	Judul	Title	Tanggal Publikasi Published Date
1	Jalur Sukabumi-Cianjur dilayani dengan Kereta Api Siliwangi	Sukabumi-Cianjur Route Served by Siliwangi Train	8 Feb.
2	Kereta Api Kalijaga layani jalur Solo-Semarang	Kalijaga Train Serving Solo-Semarang Route	15 Feb.
3	Aktifkan rute Purwokerto-Semarang dengan KA Kamandaka	Purwokerto-Semarang Route Activated with Kamandaka Train	16 Feb.
4	Launching Kado si Loko	Launching of 'Kado si Loko'	25 Feb.
5	Reservasi tiket KA melalui Kereta Api Official Mobile Application	Train Ticket Reservation through Official Kereta Api Mobile Application	25 Feb.
6	KAI: Lawan Mafia Tanah dan Mafia Peradilan	KAI : Fighting Land and Court Mafia	5 Mar.
7	Pemerintah subsidi penumpang KA Kelas Ekonomi	The Government to Subsidy Passengers of Economy-Class Trains	6 Mar.
8	Penertiban asongan untuk kenyamanan dan keamanan penumpang	Clean-Up of Hawkers to Improve Train Passengers' Safety and Comfort	6 Mar.
9	1 Juni 2014, KAI Berlakukan Jadwal Baru KA	KAI Announced New Train Schedule from 1 June 2014	12 May
10	Rencana operasi angkutan Lebaran 2014	Operational Plan for Lebaran 2014 Transport	12 May
11	Menteri Negara BUMN resmikan 11 stasiun baru dan renovasi stasiun besar Kertapati, serta jalur ganda di Divre III Sumatera Selatan	Minister of SOE Officiated at Inauguration of 11 new stations, renovation of Kertapati Station, and double-track at Divre III South Sumatera	10 Jun.
12	Besaran PSO berubah, harga tiket KA Ekonomi disesuaikan	Prices of Economy-Class Tickets Adjusted to Reflect Changes in PSO Amount	20 Jun.
13	Mudik dan balik naik KA gratis, tahun 2014	Free Train Transportation for 2014 Lebaran Exodus Season	24 Jun.
14	KAI sukses selenggarakan angkutan Lebaran 2014	KAI Successfully Handled the 2014 Lebaran Exodus Transportation	10 Aug.
15	KAI Luncurkan Aplikasi KAI Access	KAI Launched the KAI Access Application	04 Sep.
16	Persatuan Istri Karyawan dan Karyawati Kereta Api (PIKKA) ajak anak yatim dan dhuafa wisata naik KA	PIKKA (association of KAI female employees and spouse of male employees) Treats Orphans and Children from Disadvantaged Families to a Tour Using Train	18 Sep.
17	69 tahun Kereta Api Indonesia, PT RESKA MULTI USAHA merayakan bersama penumpang Kereta Api	69 Years of KAI, PT RESKA MULTI USAHA Celebrates Along with Train Passengers	20 Sep.
18	HUT Kereta Api ke-69, Tak Berhenti Torehkan Prestasi	69th Anniversary of KAI, Continuing to Record Achievements	28 Sep.
19	KAI hidupkan kembali Lok Uap B.5112	KAI Revitalizes the B.5112 Steam Locomotive	28 Sep.
20	Tahun 2015, PSO akan dialihkan ke KA Lokal dan Komuter	PSO Will be Transferred to Local and Commuter Trains in 2015	30 Sep.
21	Beli Tiket Kereta Api, Cashback Rp28.000	Cashback Rp28,000 for Train Ticket Purchases	13 Oct.
22	KAI Luncurkan KA Jayabaya Rute Malang-Surabaya-Pasarsenene	KAI Inaugurates the Jayabaya Train Serving Malang-Surabaya-Pasarsenene Route	18 Oct.
23	Kembangkan KRL Jabodetabek, KAI Gandeng Empat Bank	KAI Cooperates with 4 Banks to Develop KRL Jabodetabek	10 Nov.
24	KAI operasikan KA Jenggala rute Mojokerto-Sidoarjo PP.	KAI Operates the Jenggala Train on Mojokerto-Sidoarjo Route.	24 Nov.
25	Rencana operasi angkutan Natal 2014 & Tahun Baru 2015	Operational Plans for Christmas 2014 & New Year 2015 Train Transportation	27 Nov.
26	KAI siap sukseskan angkutan Natal 2014 & Tahun Baru 2015	KAI Ready to Handle Christmas 2014 & New Year 2015 Train Transportation	19 Dec.

### Information Disclosure 2014

Information released by the Company to the public on the Company's website and printed media during 2014 is as follows:

#### 1. List of Press Release Posted in Website 2014

**2. Daftar Informasi yang Dimuat di Media**

**2. List of Information Posted in Media**

No	Judul	Title	Nama Media Magazine	Tanggal Publikasi Published Date
1	KAI, Kinerja Meningkat, Inovasi Pelayanan Terus Dioptimalkan	KAI, Improving Performance, Optimizing Innovative Services	Global Business	3 Jan.
2	Kurniadi Atmosasmito: "Bukan Keistimewaan, Tetapi KA Butuh..."	Kurniadi Atmosasmito: "Not Privileges, But KA Needs..."	Global Business	3 Jan.
3	Ignasius Jonan, Mendorong KAI dengan SDM yang Solid	Ignasius Jonan, Driving Progress of KAI with Solid HR	BUMN Track	29 Jan.
4	Anugerah BUMN 2013: BUMN Jasa Nonkeuangan Berdaya Saing Terbaik	Anugerah BUMN 2013: Most Competitive Non-Financial Services SOE	BUMN Track	29 Jan.
5	Membangun Daya Saing Menuju BUMN Unggul: Implementasi GCG ....	Building Competitiveness towards Excellent SOE: GCG Implementation ....	BUMN Track	29 Jan.
6	Ignasius Jonan, Stasiun Terakhir Lokomotif Perubahan	Ignasius Jonan, Last Destination of Change Driver	Infobank	29 Jan.
7	Resep Rombak BUMN Tanpa Gejolak	How to Smoothly Reorganize an SOE	Infobank	29 Jan.
8	Kepemimpinan Efektif dalam Transformasi KAI	Effective Leadership in KAI Transformation	Warta Ekonomi	29 Jan.
9	Profil: Si Investment Banker Pelayan Rakyat	Profile: Investment Banker that Serve the People	Warta Ekonomi	29 Jan.
10	Beban Model Bisnis ala KAI	Reorganization ala KAI	Warta Ekonomi	29 Jan.
11	Meningkatkan Pelayanan Berbasis Customer Oriented	Improving Customer-Oriented Services	Majalah Gatra	27 Mar.
12	Permohonan Maaf & Bela Sungkawa KAI	Apologize & Condolences from KAI	Media Indonesia	24 Apr.
13	Tak Ingin Merugi, Tempuh Jalur Hukum	Taking Legal Action to Avoid Loss	Global Review	26 May
14	Perluasan E-Ticket KAI Gandeng 3 Bank	KAI Cooperates with 3 Banks to Expand E-Ticketing	BUMN Track	14 Jun.
15	Mengurangi Beban Pantura	Reducing the Load of Pantura	BUMN Track	14 Jun.
16	Transformasi Tiada Henti KAI	KAI: Unending Transformation	Majalah Stabilitas	14 Jun.
17	Ignasius Jonan: Double Track of Consistency	Ignasius Jonan: Double Track of Consistency	Majalah Sorotan	4 Jul.
18	KAI: Berbenah Demi Kepuasan Penumpang	KAI: Reorganizing towards Passenger Satisfaction	Global Review	17 Jul.
19	Dukungan Anak Usaha Tingkatkan Layanan	Support from Subsidiaries to Improve Service Quality	Global Review	17 Jul.
20	Angkutan Barang Berkonsep Green Transportation	Freight Transport with Green Concept	Global Review	17 Jul.
21	KAI, Semakin Nyaman, Aman & Merakyat	KAI, More Comfortable, Secure & People-Friendly	Men's Obsession	25 Aug.
22	Ignasius Jonan: Jabatan Publik Itu Amanah	Ignasius Jonan: A Public Office is an Obligation	Majalah Eksekutif	30 Sep.
23	KAI: Menjadikan KA Transportasi Idaman Rakyat	KAI: Making Trains into the Transportation of Choice for People	Men's Obsession	30 Sep.
24	Leader KA yang Jujur & Banyak Terobosan	An Honest and Revolutionary Leader for KAI	Majalah Indonesian Leader	30 Sep.
25	Resep Kepemimpinan Ignasius Jonan: Keberhasilan ....	Ignasius Jonan Recipe for Leadership: Success ....	Majalah Indonesian Leader	30 Sep.
26	Leaders in Action: CEO Berprestasi	Leaders in Action: CEO with Achievements	Majalah Indonesian Leader	30 Sep.
27	KAI Luncurkan Aplikasi KAI Access	KAI Launched KAI Access Application	BUMN Track	30 Sep.
28	Sosok Lain di Balik Kebangkitan Kereta Indonesia (Profil M.Kuncoro Wibowo)	Another Figure Behind the Success of KAI (Profile of M.Kuncoro Wibowo)	Men's Obsession	1 Oct.
29	KAI Acces & Inovasi Tiada Henti untuk Membangun Negeri	KAI Access & Continuing Innovation for National Development	Men's Obsession	1 Oct.

No	Judul	Title	Nama Media Magazine	Tanggal Publikasi Published Date
30	Inovasi Tiada Henti untuk Membangun Negeri	Continuing Innovation for National Development	BUMN Insight	17 Oct.
31	KAI, dari Desa Kemijen Menuju Sukses	KAI, from Kemijen Village to Success	Men's Obsession	22 Oct.
32	Saat Keunggulan Berpadu dengan Semangat Melayani	Combining Excellence with Spirit to Serve	Majalah SWA	22 Oct.
33	Transformasi Sang Operator Kereta Api	Transformation of a Train Operator	Majalah Infobank	31 Oct.
34	Best Services and Comfort Train	Best Services and Comfort Train	Tabloid Kontan	13 Nov.
35	Cara KAI Mencetak Calon Pemimpin	The KAI Way of Creating Future Leaders	Majalah SWA	28 Nov.
36	Edi Sukmoro, Masinis Baru KA	Edi Sukmoro, New Train Machinist	BUMN Insight	4 Dec.
37	"Kalau Diserahkan KAI, Kami Bergerak"	"If Given to KAI, We Will Do it"	BUMN Insight	4 Dec.
38	Satu Keluarga Tiga Negara	One Family Three Countries	BUMN Insight	4 Dec.
39	Sederet Tantangan	A Series of Challenges	BUMN Insight	4 Dec.
40	Kesiapan Angkutan Natal KAI	KAI Ready for Christmas Season Transportation	Koran Sindo	15 Dec.
41	Travelling by Train with KA Ciremai	Travelling by Train with KA Ciremai	Sindo TV	18 Dec.
42	Modernisasi Pelayanan KAI	Service Modernization at KAI	Sindo.com	24-30 Dec.
43	Pencapaian KAI pada tahun 2014	Achievements of KAI in 2014	Sindo.com	24-31 Dec.

## Kode Etik

Perusahaan telah menetapkan kembali Pedoman Kode Etik dalam Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014 tanggal 22 Oktober 2014 sebagai perubahan dan perbaikan atas Keputusan Direksi No. KEP.U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 12 Mei 2009 tentang Kode Etik Perusahaan.

### A. NILAI DASAR INTEGRITAS

1. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan wajib:
  - a. Mematuhi aturan hukum, peraturan perundang-undangan dan tata laksana tugas;
  - b. Menjaga kerahasiaan data dan informasi yang terkait dalam pelaksanaan tugas Perusahaan, baik selama dan setelah tidak bekerja di Perusahaan sebagai mana diatur dalam ketentuan mengenai penggunaan dan pengungkapan informasi rahasia;
  - c. Wajib melaporkan kepemilikan efek kepada Komite Etik.
2. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan dilarang:
  - a. Menjadi anggota, pengurus partai politik dan/ atau kegiatan yang terkait kepentingan partai politik;

## Code of Ethics

The Company re-established Code of Ethics as stipulated in Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/X/3/KA-2014 dated October 22, 2014 as revision and amendment to Decision of Board of Directors No. KEP.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated May 12, 2009 concerning Corporate Code of Ethics.

### A. INTEGRITY BASIC VALUE

1. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company shall:
  - a. Comply with the laws, regulations, legislations, and roles administration;
  - b. Maintain confidentiality of related data and information in performing corporate duties, both during and after employment in the Company as regulated in the provisions regarding the use and disclosure of confidential information;
  - c. Report ownership of securities to Ethics Committee.
2. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company are prohibited from:
  - a. Serving as member, management of political parties and/or activities related to interests of political parties;

- b. Memasuki setiap transaksi yang dapat dikategorikan melawan hukum;
- c. Melakukan perbuatan yang bertentangan dengan norma kesopanan dan kesusilaan;
- d. Meminta/menerima, memberi persetujuan untuk meminta/menerima, mengizinkan atau membiarkan keluarga untuk meminta/menerima segala pemberian dalam bentuk apapun dan hal-hal lain yang dapat dinilai dengan uang dari pihak pemangku kepentingan secara langsung maupun tidak langsung yang dapat menyebabkan:
  - 1) Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan memiliki kewajiban kepada pihak tersebut;
  - 2) Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan terpengaruh dalam melaksanakan tugas; atau
  - 3) Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan bersikap diskriminatif dalam melaksanakan tugasnya.
- e. Menjanjikan sesuatu kepada pemangku kepentingan dalam bentuk apapun atau mengungkapkan infomasi yang masih bersifat rahasia yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas Perusahaan yang masih dalam proses penyelesaian ataupun belum ditetapkan keputusan akhir atas penyelesaiannya;
- f. Membantu menyiapkan dokumen atau laporan atau bantuan dalam bentuk apapun termasuk bantuan jasa, baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap pemangku kepentingan berkaitan dengan pelaksanaan tugas Perusahaan dengan tujuan memperoleh keuntungan pribadi, keluarga atau menguntungkan pihak tertentu.

## B. NILAI DASAR PROFESIONAL

- 1. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan wajib:
  - a. Mampu menguasai, menggunakan, dan mengembangkan pengetahuan serta keahlian yang terkait dengan pekerjaan;
  - b. Bebas dari kecurangan, ketidakjujuran, kelalaian serta menggunakan pengetahuan dan keahliannya dalam menjalankan pekerjaannya;
  - c. Membagikan pengetahuan dan keahlian yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain;
  - d. Menerima penempatan tugas, melaksanakan tugasnya pada hari dan jam kerja yang telah ditentukan, kecuali sedang dalam penugasan perusahaan keluar dari tempat tugasnya;

## B. PROFESSIONAL BASIC VALUE

- 1. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company shall:
  - a. Be able to control, use, and develop knowledge and skills related to work;
  - b. Be free of fraud, dishonesty, negligence and using knowledge and expertise in doing work;
  - c. Share knowledge and expertise related to work with others;
  - d. Accept work placement, perform roles on work days and work hours as determined, except assigned by the Company to go out of the workplace;

- e. Membuat dan menjaga dokumen terkait hasil pekerjaannya;
  - f. Mematuhi isi perjanjian kerja bersama;
  - g. Memegang rahasia jabatan, yaitu rahasia yang berkaitan dengan tugas dan/atau jabatannya, baik yang berupa dokumen tertulis, rekaman suara ataupun perintah/pernyataan lisan dari atasan;
  - h. Mendahulukan kepentingan perusahaan dari pada kepentingan golongan, keluarga, kerabat, dan pribadi.
2. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan dilarang:
- a. Memanfaatkan informasi yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas Perusahaan, untuk tujuan dan alasan apapun, untuk kepentingan pribadi maupun pihak lain yang tidak berhak, kecuali dalam rangka melaksanakan tugas Perusahaan;
  - b. Memberi pernyataan dan keterangan menyesatkan terkait pekerjaannya;
  - c. Menghilangkan dan/atau menghancurkan dokumen-dokumen terkait pekerjaannya.
- C. NILAI DASAR KESELAMATAN**
1. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan wajib:
- a. Memiliki sikap tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan keselamatan kerja;
  - b. Menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi risiko rendah terhadap terjadinya kecelakaan;
  - c. Menyediakan sistem dan fasilitas kerja yang dapat menjamin keselamatan, keamanan, serta kesehatan pegawai saat bekerja;
  - d. Menyediakan fasilitas yang memadai untuk memberikan perlindungan kepada orang lain yang berada di wilayah kerja perusahaan;
  - e. Menciptakan keamanan lingkungan kerja di dalam perusahaan;
  - f. Menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadi kerugian.
2. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan dilarang:
- a. Melakukan tindakan yang melanggar sistem pengelolaan keselamatan, keamanan dan kesehatan yang telah dibuat oleh perusahaan;
  - b. Bersenda gurau atau tidak berkonsentrasi pada saat melakukan pekerjaan yang berisiko tinggi;
- e. Prepare and maintain documents related to work results;
  - f. Comply with provisions of collective labor agreement;
  - g. Keep confidentiality related to positions, confidentiality related to works and/or positions, in form of written documents, voice recordings or instruction/verbal statement of supervisors;
  - h. Put interests of the Company before interests of groups, families, relatives, and personal.
2. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company are prohibited from:
- a. Using information related to performing of corporate duties, for any purpose or any reason, for benefits of personal or other ineligible third parties, except in order to perform corporate duties;
  - b. Providing misleading statements and information related to work;
  - c. Eliminating and/or destroy documents related work.
- C. SAFETY BASIC VALUE**
1. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company shall:
- a. Have uncompromising and consistent attitude in doing work;
  - b. Create work system or process that has low potential risk of accidents;
  - c. Provide work system and facilities that can ensure safety, security, and health of employees at work;
  - d. Provide adequate facilities to protect others who are in the Company's work environment;
  - e. Create safe working environment within the Company;
  - f. Keeping the Company's assets from potential losses.
2. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company are prohibited from:
- a. Performing action that violates safety, security and health management system established by the Company;
  - b. Teasing or not concentrated when performing high-risk job;

- c. Melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan sertifikasi pekerjaannya.

#### D. NILAI DASAR INOVASI

1. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan wajib:
  - a. Selalu menumbuhkembangkan gagasan baru dalam penyempurnaan proses bisnis Perusahaan;
  - b. Melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dalam proses bisnis Perusahaan;
  - c. Menyampaikan gagasan, saran, solusi untuk menyelesaikan permasalahan;
  - d. Menciptakan produk jasa baru yang memiliki nilai tambah.
2. Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan dilarang:
  - a. Membatasi gagasan baru terkait tindakan perbaikan yang berkelanjutan;
  - b. Menghalangi seseorang menduduki jabatan tertentu sesuai kemampuannya.

- c. Performing work which is not aligned with work certification.

#### D. INNOVATION BASIC VALUE

1. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company shall:
  - a. Always develop new ideas in the Company's business process improvement;
  - b. Perform sustainable corrective actions in the Company's business process;
  - c. Express ideas, recommendations, solutions to solve problems;
  - d. Create new service products with value added.
2. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company are prohibited from:
  - a. Limiting new ideas related to sustainable corrective actions;
  - b. Precluding a person occupying particular position according to his/her capability.

#### E. NILAI DASAR PELAYANAN PRIMA

1. Dewan Komisaris, Dewan Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan wajib:
  - a. Memberikan pengalaman/pelayanan terbaik yang sesuai dengan standar kualitas;
  - b. Memberi layanan yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan;
  - c. Memberikan layanan yang optimal dengan tidak membedakan suku, ras, agama, warna kulit dan budaya;
  - d. Menjaga kerahasiaan informasi pelanggan;
  - e. Memastikan pelanggan beserta barangnya aman;
  - f. Memastikan kelengkapan dan ketepatan layanan jasa angkutan;
  - g. Memberikan akses dan informasi yang sama kepada agen;
  - h. Melakukan pelayanan dengan memenuhi enam unsur pokok pelayanan yaitu:
    - 1) Kemampuan;
    - 2) Sikap;
    - 3) Penampilan;
    - 4) Perhatian;
    - 5) Tindakan; dan
    - 6) Tanggung jawab.

#### E. EXCELLENT SERVICE BASIC VALUE

1. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company shall:
  - a. Provide the best experience/services according to quality standards;
  - b. Provide satisfactory service and meet or exceed customer expectations;
  - c. Provide optimal service regardless of ethnicity, race, religion, skin color and culture;
  - d. Keep confidentiality of customer information;
  - e. Ensure safety of customers and their goods;
  - f. Ensure completeness and accuracy of transportation services;
  - g. Provide access to and consistent information to agents;
  - h. Provide services that meet six key service elements, namely:
    - 1) Ability;
    - 2) Attitude;
    - 3) Appearance;
    - 4) Attention;
    - 5) Action; and
    - 6) Accountability.

- |  |  |
|--|--|
| <p>2. Dewan Komisaris, Dewan Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan dilarang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Menggunakan informasi pelanggan/mitra untuk mendapatkan keuntungan pribadi;</li> <li>b. Menentukan agen dengan tidak memperhatikan kriteria dan prosedur yang ditetapkan perusahaan;</li> <li>c. Membuat pelanggan/mitra tanpa informasi yang jelas dan akurat;</li> <li>d. Tidak memberikan respon terhadap kendala yang dihadapi pelanggan/mitra;</li> <li>e. Menerima gratifikasi dari pelanggan.</li> </ul> | <p>2. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company are prohibited from:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Using customers/partners information for personal interest;</li> <li>b. Determining agents regardless of criteria and procedures established by the Company;</li> <li>c. Letting customers/partners without clear and accurate information;</li> <li>d. Not providing response to difficulties experienced by customers/partners;</li> <li>e. Receiving gratuities from customers.</li> </ul> |
|--|--|

#### ETIKA INSAN KAI

##### A. PEMBERIAN DAN PENERIMAAN HADIAH, JAMUAN, HIBURAN DAN PEMBERIAN DONASI

1. Larangan untuk memberi dan menerima hadiah, jamuan dan hiburan:
  - a. Seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan Pekerja Perusahaan KAI dilarang untuk menerima dan/atau meminta hadiah atau bingkisan dalam bentuk apapun, dari mitra kerja dan pihak ketiga lainnya;
  - b. Seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan Pekerja Perusahaan KAI dilarang melakukan pemberian atau menjanjikan sesuatu kepada siapapun dalam rangka mengharapkan imbalan agar mendapatkan perlakuan khusus;
  - c. Jamuan/hiburan yang dapat diterima/diberikan insan KAI dalam rangka kegiatan bisnis (menjadi beban perusahaan) adalah jamuan untuk menjalin kerja sama dengan calon pelanggan, pelanggan, pemasok dan mitra kerja.
2. Pemberian Donasi
  - a. Dalam batas kepatutan, donasi untuk tujuan amal dapat dibenarkan;
  - b. Donasi untuk tujuan lain hanya boleh dilakukan bila sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
3. Perusahaan tidak diperkenankan memberikan dana, aset, atau keuntungan Perusahaan untuk kepentingan donasi politik kepada seorang atau lebih calon anggota/anggota Badan Legislatif, kecuali dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

#### ETHICS OF KAI PEOPLE

##### A. GIVING AND RECEIVING GIFTS, MEALS, ENTERTAINMENT AND GIVING DONATION

1. Prohibition from give and receive gifts, meals and entertainment:
  - a. All members of Board of Commissioners, Board of Directors and Employees of KAI are prohibited from receiving and/or requesting for gifts or presents in any form, from partners and other third parties;
  - b. All members of Board of Commissioners, Board of Directors and Employees of KAI are prohibited from giving or promising anything to anyone in order to expect in return preferential treatment;
  - c. Banquet/entertainment that can be received/given by KAI people in ordinary course of business (at the Company's expenses) is a banquet to build relationships with prospective customers, customers, vendors and business partners.
2. Giving Donation
  - a. Within propriety limits, donations for charitable purposes can be justified;
  - b. Donations for other purposes should only be done in accordance with the laws and regulations.
3. The Company is not allowed to provide its funds, assets or profits for the benefits of political donation to one or more prospective members/members of Legislature, in accordance with the laws and regulations.

## B. LARANGAN MEMBOCORKAN RAHASIA PERUSAHAAN

1. Setiap Insan KAI dilarang membocorkan dokumen, keterangan dan atau hal-hal yang menyangkut rahasia Perusahaan kecuali untuk kepentingan Perusahaan dan/atau diperintahkan oleh Undang-Undang serta untuk kepentingan persidangan.
2. Terhadap transaksi yang terjadi antara Perusahaan dengan Perusahaan lain termasuk transaksi efek perusahaan lain yang belum menjadi konsumsi publik, seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan Pekerja Perusahaan:
  - a. Tidak diperbolehkan memanfaatkan informasi yang belum dipublikasikan untuk memperoleh keuntungan atas informasi tersebut;
  - b. Harus mengetahui dan menjaga kerahasiaan informasi yang diketahuinya.
3. Khusus untuk pelanggaran berupa pembocoran rahasia perusahaan, dapat dikenakan Pemutusan Hubungan Kerja sesuai dengan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, dan terhadap yang bersangkutan secara langsung dapat dituntut sesuai dengan hukum pidana yang berlaku.

## C. LARANGAN KETERLIBATAN DALAM UNSUR POLITIK

Terhadap kegiatan sosial dan politik, seluruh Dewan Komisaris, Direksi dan Pekerja Perusahaan:

1. Tidak boleh menjadi pengurus partai politik;
2. Tidak memanfaatkan nama, aset dan kesempatan perusahaan untuk tujuan politik tertentu;
3. Tidak mengatasnamakan atau memberikan kontribusi atas nama perusahaan kepada partai politik manapun;
4. Tidak membuat kesepahaman, perikatan, pernyataan baik secara langsung maupun tidak langsung yang menunjukkan bahwa perusahaan memiliki keterikatan dengan partai politik manapun;
5. Setiap aktivitas untuk menyalurkan aspirasi politik harus dilakukan di luar jam kerja dan tidak menggunakan atribut perusahaan;
6. Tidak melaksanakan aktivitas politik baik langsung maupun tidak langsung di lingkungan perusahaan;
7. Tidak melakukan paksaan kepada Pekerja lain, sehingga membatasi hak individu yang bersangkutan untuk menyalurkan aspirasi politiknya.

## B. PROHIBITION FROM LEAKING THE COMPANY'S CONFIDENTIALITY

1. Each person of KAI is prohibited from leaking documents, information and or matters related to the Company's confidentiality except for the Company's interest and/or ordered by the Laws and in the interests of court.
2. On transactions occurring between the Company and other companies including transactions of other companies' securities that have not been published, all members of Board of Commissioners, Board of Directors and Employees of the Company:
  - a. Are not allowed to use unpublished information to take advantage of such information;
  - b. Should acknowledge and keep confidentiality of the acknowledged information.
3. Particularly for violation in form of leaking the Company's confidentiality, Employment Termination may be imposed in accordance with the Law No. 13 of 2003 concerning Manpower, and on the respective person can be directly prosecuted in accordance with the applicable criminal law.

## C. PROHIBITION FROM INVOLVEMENT IN POLITICAL ELEMENTS

On social and political activities, Board of Commissioners, Board of Directors and Employees of the Company:

1. Do not become a political party official;
2. Do not take advantage of name, assets and opportunities of the Company for certain political purposes;
3. Do not behalf or on behalf of the Company to contribute to any political party;
4. Do not make agreement, engagement, statement either directly or indirectly, which indicates that the Company has ties to any political party;
5. Any activity to express political aspirations should be done outside work hours and do not use the Company's attributes;
6. Do not conduct political activities either directly or indirectly, in the Company's environment;
7. Do not put pressure on other employees, thus limiting rights of the respective individuals to express their political aspirations.

#### **D. KETAATAN TERHADAP PEDOMAN KODE ETIK (CODE OF ETHIC)**

1. Setiap Insan KAI wajib mentaati Pedoman Kode Etik (*Code of Ethic*) yang telah ditetapkan dan dilarang melakukan hal-hal yang bertentangan dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam Pedoman Kode Etik (*Code of Ethic*).
2. Pelanggaran terhadap Pedoman Kode Etik (*Code of Ethic*) akan diberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku pada Perusahaan serta ketentuan perundang-undangan.

#### **E. KEWAJIBAN PELAPORAN**

1. Pihak yang terbukti mengetahui adanya pelanggaran atau percobaan pelanggaran dan tidak melaporkan dianggap melakukan pelanggaran yang bobot pelanggarannya dinilai sama dengan pelakunya;
2. Pihak yang berusaha menutup-nutupi pelanggaran atau tidak mau memberikan hukuman kepada pelaku pelanggaran yang telah terbukti melakukan pelanggaran etika, dianggap melakukan pelanggaran dan dapat dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku;

#### **PENEGAKAN KODE ETIK**

##### **A. PROSEDUR PELAPORAN TERHADAP PELANGGARAN KODE ETIK PERUSAHAAN**

1. Pihak yang melaporkan mengenai dugaan pelanggaran Kode Etik Perusahaan harus mengungkapkan identitasnya dengan jelas;
2. Kerahasiaan identitas Pelapor harus dijaga, kecuali apabila diperlukan dalam tindak lanjut laporannya sesuai kebijakan Perusahaan;
3. Kerahasiaan Pelapor bersangkutan akan dijaga kecuali apabila pengungkapan tersebut:
  - a. Diperlukan dalam kaitan dengan laporan atau penyidikan yang dilakukan oleh Pemerintah atau Petugas yang berwenang;
  - b. Sejalan dengan kepentingan Perusahaan dan sejalan dengan tujuan Kode Etik Perusahaan ini;
  - c. Diperlukan oleh bagian hukum untuk mempertahankan posisi Perusahaan di depan penegak hukum;

#### **D. COMPLIANCE ON CODE OF ETHIC**

1. Each Person of KAI should comply with Code of Ethics that has been established and is prohibited from violating the provisions stipulated in Code of Ethics.
2. Violation of Code of Ethics will be imposed sanctions in accordance with applied provisions in the Company as well as the laws.

#### **E. REPORTING OBLIGATION**

1. Parties whom proved aware of any violations or attempted violations and did not report are considered committing a violation with similar weighs as the offenders;
2. Parties who attempted to cover up violation or do not want to impose punishment to offenders who have been found guilty of ethics violations, are considered committing an offense and can be penalized in accordance with the applicable regulations.

#### **CODE OF ETHICS ENFORCEMENT**

##### **A. REPORTING PROCEDURE ON VIOLATION OF THE COMPANY'S CODE OF ETHICS**

1. Parties that reported alleged violations of Code of Conduct should clearly disclose their identities;
2. Rapporteur identity confidentiality must be maintained, except when required in a follow-up report at the discretion of the Company;
3. Rapporteur confidentiality will be maintained unless such disclosure:
  - a. Required in connection with reports or investigations conducted by the Government or authorized Officers;
  - b. In line with the Company's interests and objectives of Code of Ethics;
  - c. Required by law to maintain the Company's position before law enforcement;

- d. Mekanisme di atas tidak dimaksudkan sebagai mekanisme untuk menyampaikan keluhan pribadi.
- 4. Tidak ada hukuman yang dijatuahkan kepada Pelapor manakala pelanggaran tersebut benar terjadi, kecuali apabila yang bersangkutan juga terlibat dalam pelanggaran dan/atau laporannya tidak benar.
- 5. Tim sosialisasi, implementasi dan evaluasi Kode Etik Perusahaan harus menindaklanjuti laporan tersebut sesuai batas kewenangannya.
- 6. Hasil tindak lanjut tim sosialisasi, implementasi dan evaluasi panduan etika harus dilaporkan kepada Direksi untuk diambil tindakan sesuai kebijakan Perusahaan.
  - a. Dalam hal diperlukan, Komite Etik dapat mengundang Dewan Komisaris, Dewan Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan yang diduga melanggar Kode Etik Perusahaan untuk memberikan klarifikasi;
  - b. Terhadap hasil verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Bab IV butir B.2.a. dilakukan pemeriksaan pelanggaran Kode Etik Perusahaan dalam sidang Komite Etik yang bersifat tertutup;
  - c. Dewan Komisaris, Dewan Direksi, Pejabat dan Pekerja Perusahaan yang diduga melakukan pelanggaran Kode Etik Perusahaan berhak melakukan pembelaan diri dalam sidang Komite Etik;
  - d. Dalam sidang Komite Etik, Komite Etik menyatakan dan memberikan rekomendasi keputusan untuk diajukan secara tertulis kepada Pejabat Pemutus, yaitu:
    - 1) Pernyataan terbukti atau tidak terbukti melakukan pelanggaran Kode Etik Perusahaan;
    - 2) Pemulihan nama baik jika tidak terbukti melakukan pelanggaran Kode Etik Perusahaan;
    - 3) Pengenaan sanksi jika terbukti melakukan pelanggaran Kode Etik Perusahaan;
  - e. Rekomendasi pengenaan sanksi untuk Dewan Komisaris dan Dewan Direksi, yang diduga melanggar Kode Etik Perusahaan dapat berupa:
    - 1) Peringatan tertulis, untuk pelanggaran ringan;
- d. The above mechanism is not intended as a mechanism to deliver personal complaint.
- 4. No penalty is imposed on Rapporteur if the violation did occur, except if the respective person is also involved in the violation and/or the report is false.
- 5. Socialization team, implementation and evaluation of the Company's Code of Ethics should follow-up on the report according to their limit of authorities.
- 6. Follow-up results of socialization team, implementation and evaluation of code of ethics should be reported to Board of Directors for taking actions at the discretion of the Company.
  - a. If necessary, Ethics Committee may invite Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company who allegedly violated the Company's Code of Ethics to provide clarification;
  - b. On verification results as referred to in Chapter IV point B.2.a. violation of the Company's Code Ethics is examined in Ethics Committee closed hearings;
  - c. Board of Commissioners, Board of Directors, Officers and Employees of the Company who allegedly violate the Company's Code of Ethics have the right to defend themselves in Ethics Committee hearing;
  - d. In Ethics Committee hearing, the Ethics Committee states and provides recommended decision to be submitted in writing to Authorized Officer, including:
    - 1) Statement of proved or not proved to have violated Code of Ethics;
    - 2) Vindication if not proved to have violated Code of Ethics;
    - 3) Imposition of sanctions if proved to have violated Code of Ethics;
  - e. Recommended imposition of sanctions on Board of Commissioners and Board of Directors, who allegedly violated Code of Ethics in form of:
    - 1) The written warning, for minor violations;

- 2) Membebastugaskan dari sebagian atau seluruh pekerjaan sebagai Komisaris atau Direksi dalam jangka waktu tertentu, untuk pelanggaran sedang;
  - 3) Memberhentikan dari jabatannya sebagai Komisaris atau Direksi, untuk pelanggaran berat;
  - f. Dewan Komisaris menetapkan status non aktif bagi anggota Dewan Komisaris dan anggota Dewan Direksi sebagaimana dimaksud pada Bab IV butir B.2.f. sebelum pemberhentian Komisaris dan Direksi ditetapkan oleh RUPS;
  - g. Untuk menetapkan rekomendasi pengenaan sanksi, Komite Etik berpedoman pada kriteria pelanggaran ringan, pelanggaran sedang dan pelanggaran berat yang diatur lebih lanjut dalam Surat Edaran Dewan Komisaris;
  - h. Pengaturan tentang pemberian rekomendasi pengenaan sanksi untuk Pejabat dan Pekerja Perusahaan yang diduga melanggar Kode Etik Perusahaan diatur dalam Surat Edaran Dewan Komisaris.
7. Pengenaan Sanksi
- a. Pejabat Pemutus menetapkan keputusan akhir yang bersifat final berdasarkan rekomendasi Komite Etik;
  - b. Rapat Dewan Komisaris yang membahas pelanggaran Kode Etik Perusahaan yang dilakukan oleh anggota Dewan Komisaris, tidak dihadiri oleh anggota Dewan Komisaris yang diduga melakukan pelanggaran.
- 2) Relieved of part or all of works as Commissioners or Directors within a specified period, for moderate violations;  
3) Dismissal from position as Commissioners or Directors, for severe violations.  
f. Board of Commissioners assigns non-active status for members of Board of Commissioners and Board of Directors as referred to in Chapter IV point B.2.f. prior to dismissal of Commissioners and Directors as decided by GMS;  
g. To determine recommended imposition of sanctions, Ethics Committee refers to criteria of minor, moderate and severe violations as stipulated further in Circular Letter of Board of Commissioners;  
h. Arrangement of recommended imposition of sanctions for Officers and Employees of the Company who allegedly violated Code of Ethics is stipulated in Circular Letter of Board of Commissioners.
7. Sanctions Imposition
- a. Authorized officer makes concluding decision which is final based on recommendation of Ethics Committee;
  - b. Board of Commissioners meetings which discuss violations of the Company's Code of Ethics committed by members of Board of Commissioners, shall not be attended by members of Board of Commissioners who are suspected of committing the violations.

#### **PEMBERLAKUAN KODE ETIK BAGI SELURUH LEVEL ORGANISASI**

Direksi perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa Kode Etik Perusahaan ini dikomunikasikan, dipahami dan dilaksanakan oleh seluruh jajaran perusahaan. Pekerja dapat mengajukan pertanyaan mengenai hal-hal dalam Kode Etik Perusahaan ini yang belum dipahami dengan baik kepada atasan masing-masing. Sosialisasi Kode Etik di lingkungan KAI senantiasa dilakukan manajemen puncak maupun kelompok kerja pekerja.

Sosialisasi kepada setiap lapisan pekerja maupun pemangku kepentingan antara lain melalui:

1. Sosialisasi etika bisnis kepada seluruh manajemen puncak sampai pelaksana serta penyegaran berkala.

#### **CODE OF ETHICS ENFORCEMENT FOR ALL ORGANIZATION LEVELS**

The Company's Board of Directors is responsible for ensuring that Code of Ethics is communicated, understood and implemented by all levels of the Company. Employees can ask questions about provisions in the Company's Code of Conduct which have not been well understood to their respective superiors. Socialization of Code of Ethics in KAI is always done to top management and employee groups.

Socialization to each layer of employees and stakeholders, among others, through:

1. Socialization of business ethics to all top management up to executive and periodic refreshment.

2. Diseminasi etika bisnis kepada seluruh manajemen puncak sampai pelaksana serta penyegaran berkala.
3. Pejabat puncak (EVP, VP, GM, SM, M) wajib melakukan sosialisasi etika bisnis dan perilaku bisnis hingga dipahami oleh seluruh pekerja.
4. Mememuat etika bisnis dan perilaku bisnis di Tabloid KONTAK yang merupakan sarana sosialisasi dan komunikasi keluarga besar Perseroan.

### Budaya Perusahaan

Budaya perusahaan adalah tata nilai yang dipahami dan diaplikasikan oleh seluruh jajaran Pekerja KAI dalam berkarya menjalankan tugas dan profesinya serta dalam berinteraksi sehari-hari.

### Filosofi Perusahaan

#### ANDA ADALAH PRIORITAS KAMI

- a. Etika dan perilaku meningkatkan kualitas membangun negeri.
- b. Paradigma Perusahaan.
  1. Pekerja akan menikmati lingkungan kerja dalam perusahaan yang jujur, beretika dan terbuka.
  2. Meningkatkan produktifitas dan kesejahteraan pekerja secara menyeluruhan.
  3. Perusahaan akan mendapatkan reputasi yang baik, perlindungan atas kerahasiaan dan/ atau tuntutan-tuntutan hukum yang mungkin terjadi.
  4. Terwujud kemakmuran dan keberhasilan usaha yang berkelanjutan.
  5. Masyarakat secara umum akan menikmati hubungan yang baik dengan perusahaan.
  6. Meningkatkan kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat.
  7. Penguatan nilai budaya perusahaan mendukung visi dan misi perusahaan.

### 5 Nilai Utama Perusahaan adalah:

#### 1. INTEGRITAS

Bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai, kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

2. Dissemination of business ethics to all top management up to executive and periodic refreshment.
3. Top officers (EVP, VP, GM, SM, M) are required to socialize business ethics and business conduct to be understood by all employees.
4. Insert business ethics and business conduct on KONTAK Tabloid which is socialization and communication means of the Company's big family.

### Corporate Culture

Corporate culture is values that are understood and applied by all levels of employees of KAI in performing their roles and professions as well as in day-to-day interaction.

### Corporate Philosophy

#### YOU ARE OUR PRIORITY

- a. Ethics and behavior improve the quality to develop the country.
- b. Corporate Paradigm.
  1. Employees will enjoy work environment in an honest, ethical and open company.
  2. Increase employee productivity and overall well-being.
  3. The Company will get good reputation, protection of confidentiality and/or lawsuits that may occur.
  4. Realized prosperity and sustainable business success.
  5. The public in general will enjoy good relationship with the Company.
  6. Improve social and economic welfare of the community.
  7. Strengthening of corporate culture supports the Company's vision and missions.

### The Company's 5 Core Values are:

#### 1. INTEGRITY

Act consistently in accordance with the Company's values, organizational policies and codes of ethics. Having understanding and desire to conform to those policies and ethics and act consistently even if it is hard to do so.

## 2. PROFESIONAL

Memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan serta membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

## 3. KESELAMATAN

Memiliki sikap tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi risiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadi kerugian.

## 4. INOVASI

Selalu menumbuhkembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan, dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi *stakeholder*.

## 5. PELAYANAN PRIMA

Akan memberikan pengalaman yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi enam unsur pokok *ability* (kemampuan), *attitude* (sikap), *appearance* (penampilan), *attention* (perhatian), *action* (tindakan), dan *accountability* (tanggung jawab).

## 2. PROFESSIONAL

Having the ability and expertise in work-related knowledge, ability to master to use, developing and sharing work-related knowledge with others.

## 3. SAFETY

Having an uncompromising and consistent attitude in running or creating work system or process that has low potential risk of accidents and safeguard the Company's assets from possible losses.

## 4. INNOVATION

Always develop new ideas, continuous improvement actions, and create conducive environment for creativity so as to provide value added to stakeholders.

## 5. EXCELLENT SERVICE

Will provide the best experience in accordance with the quality standards that satisfy or exceed customer expectation by meeting the six key elements of ability, attitude, appearance, attention, action, and accountability.

## Whistleblowing System

*Whistleblowing System* (WBS) di lingkungan KAI bertujuan untuk memperkuat upaya preventif dan mendorong pelaporan terhadap hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian finansial termasuk hal-hal yang dapat merusak reputasi perusahaan. Dengan penerapan WBS, Perseroan dapat meningkatkan sistem pengawasan dan perlindungan kepada pelapor sebagai upaya pencegahan dan penyelesaian dugaan penyimpangan serta pelanggaran di lingkungan perusahaan.

Penerapan WBS di Perseroan dilakukan berdasarkan Keputusan Direksi No.KEP.U./HK/.215/IV/1/KA-2005 tanggal 19 Agustus 2005 Tentang Buku Panduan *Good Corporate Governance* di lingkungan KAI dan dievaluasi dengan Keputusan Direksi No. Kep. U/HK.215/V/1/KA-2009 tanggal 21 Mei 2009.

## Whistleblowing System

*Whistleblowing System* (WBS) in KAI aims at strengthening preventive measures and encouraging reporting of issues that may cause financial losses including issues that can damage the Company's reputation. With WBS implementation, the Company can improve monitoring and protection systems to rapporteur to prevent and settle alleged irregularities and violations in the Company's environment.

WBS is implemented in the Company based on Decision of Board of Directors No. KEP.U./HK/.215/IV/1/KA-2005 dated August 19, 2005 concerning Handbook of Good Corporate Governance in KAI and evaluated by Decision of Board of Directors No. Kep.U/HK.215/V/1/KA-2009 dated May 21, 2009.

Untuk meningkatkan efektivitas implementasi WBS maka Perseroan telah melakukan langkah sebagai berikut:

1. Melakukan penyempurnaan WBS dengan Keputusan Direksi No. Kep.U/HK.215/II/2/KA-1014 tanggal 14 Pebruari 2014 Tentang Pedoman Sistem Pelaporan Pelanggaran (*Whistleblowing System*) di lingkungan KAI.
2. Melakukan persiapan sosialisasi dan diseminasi kepada seluruh insan Perseroan dan pemangku kepentingan secara berkala.

#### A. Penyampaian Laporan Pelanggaran

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

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

Pelapor menyampaikan laporan dugaan pelanggaran di perusahaan melalui sarana/media pelaporan yang telah disediakan.

1. Laporan dugaan pelanggaran akan ditindaklanjuti sesuai dengan ketentuan yang berlaku bila telah memenuhi kriteria sebagai berikut:
  - a. Termasuk pada kriteria tindak pelanggaran.
  - b. Laporan tersebut diajukan terhadap tindakan pelanggaran yang terjadi paling lama 2 (dua) tahun sebelum tanggal laporan.
  - c. Laporan mempunyai dampak terhadap kinerja dan reputasi perusahaan.
  - d. Laporan disampaikan oleh pelapor yang menyebutkan identitas (*full disclosure*).
2. Tindak pelanggaran yang dapat dilaporkan melalui WBS adalah tindak pelanggaran yang dilakukan oleh insan perusahaan, dengan kategori:
  - a. Kecurangan (*fraud*), yaitu perbuatan tidak jujur atau tipu muslihat meliputi penipuan, pemerasan, pemalsuan, penyembunyian atau penghancuran dokumen/laporan atau menggunakan dokumen palsu, yang dilakukan oleh seseorang/sekelompok orang yang menimbulkan potensi kerugian atau pun kerugian nyata terhadap perusahaan.
  - b. Pelanggaran terhadap peraturan/hukum, yaitu melakukan tindakan/perbuatan yang dilarang dan/atau bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku baik internal maupun eksternal.

To improve effectiveness of WBS implementation the Company has performed the following steps:

1. Refined WBS with Decision of Board of Directors No. Kep.U/HK.215/II/2/KA-1014 dated February 14, 2014 concerning Guidelines for Whistleblowing System in KAI.
2. Prepared socialization and dissemination to all people of the Company and stakeholders on a regular basis.

#### A. Submission of Whistleblowing Report

The Company provides means/media for reporting of violations by e-mail or PO Box with the addresses:

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

Whistleblower submits a report of alleged violations in the Company via provided reporting means/media.

1. Whistleblowing report will be followed up in accordance with the applicable provisions when it meets the following criteria:
  - a. Included in violation criteria.
  - b. The report is filed against violation that occurred later than two (2) years prior to the report date.
  - c. The report has an impact on the Company's performance and reputation.
  - d. The report is submitted by whistleblower that mentions his/her identity (full disclosure).
2. Violations that can be reported through WBS is violations which are done by the Company's personnel, in categories of:
  - a. Fraud, dishonest act or deception including deceit, extortion, forgery, concealment or destruction of documents/reports or use of false document, which is done by a person/group of people who pose potential loss or real loss to the Company.
  - b. Violation of the regulations/laws, action/deed that is prohibited and/or contrary to the applicable laws both internally and externally.

- c. Benturan kepentingan, yaitu situasi dimana insan perusahaan memiliki kepentingan pribadi di luar kepentingan perusahaan yang dapat memengaruhi pelaksanaan tugas dan/atau kewenangan yang dimilikinya secara objektif berdasarkan kedudukan dan jabatannya dalam perusahaan, sehingga menimbulkan pertentangan antara kepentingan pribadi dan/ atau kelompok dan/atau keluarga dengan kepentingan perusahaan.
- d. Penyuapan dan/atau gratifikasi yang berhubungan dengan jabatan dan yang berlawanan dengan kewajiban atau tugasnya di perusahaan.
- e. Kelakuan tidak etis, yaitu perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh insan perusahaan yang tidak dapat dibenarkan secara etika yang berlaku seperti pelanggaran *Code of Ethics* dan *Code of Conduct* Perusahaan.
- c. Conflicts of interest, a situation in which the Company's people have personal interests in companies beyond the Company's interests that may affect their performance of roles and/or authorities objectively based on his/her level and position in the Company, giving rise to a conflict between interests of personal and/or groups and/or families with interests of the Company.
- d. Bribery and/or gratuity related to position and contrary to obligations or roles in the Company.
- e. Unethical behavior, action or deed committed by the Company's people that can not be justified ethically, such as violation of the Company's Code of Ethics and Code of Conduct.



## B. Perlindungan Bagi Pelapor

Perusahaan memberikan hak perlindungan kepada pelapor dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Perlindungan diberikan dengan tetap memperhatikan asas kerahasiaan dan ketentuan yang berlaku di perusahaan serta peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Perlindungan hanya dapat diberikan kepada pelapor dengan kategori *full disclosure* dan *partial anonymity*, dengan dirahasiakan identitas beserta laporan yang disampaikannya.
3. Pelapor menyampaikan permohonan perlindungan kepada penanggung jawab dalam hal pelapor menerima ancaman pemecatan yang tidak adil, penurunan pangkat, pelecehan, atau diskriminasi dalam segala bentuk, dan catatan yang merugikan dalam file pribadinya.
4. Bentuk perlindungan terhadap pelapor disesuaikan dengan bentuk ancaman/tindakan balasan yang diterima.
5. Dengan pertimbangan tertentu, perusahaan dapat memberikan perlindungan kepada keluarga pelapor.
  - a. Pemberian perlindungan kepada pelapor dapat ditolak atau dihentikan bila terdapat bukti bahwa laporan pelanggaran yang disampaikan oleh pelapor kepada perusahaan ternyata palsu/fitnah atau mempunyai tujuan yang menyimpang dari tujuan penyelenggaraan WBS.
  - b. Terdapat bukti bahwa pelapor tidak melakukan kewajibannya dalam menjaga kerahasiaan identitas diri dan laporannya.

## C. Penanganan Pengaduan

Prosedur penanganan pengaduan sebagai berikut:

1. Pelapor menyampaikan laporan pelanggaran yang patut diduga dilakukan oleh insan perusahaan melalui sarana WBS.
2. Penyelenggara WBS:
  - a. Melakukan administrasi, verifikasi dan telaah atas laporan dugaan pelanggaran yang masuk melalui WBS.
  - b. Melaporkan kepada penanggung jawab hasil telaah laporan dugaan pelanggaran.

## B. Protection for Rapporteur

The Company provides protection right to whistleblower with the following provisions:

1. Protection is provided with due regard to confidentiality principle and conditions applicable in the company as well as the applicable laws and regulations.
2. Protection can only be provided to whistleblower with full disclosure and partial anonymity categories, with concealed identities along with the report.
3. Whistleblower submits application for protection to the person in charge in case the whistleblower receives threats of unfair dismissal, demotion, harassment, or discrimination in all forms, and unfavorable records in his/her personal file.
4. The form of protection for whistleblower is tailored to the form of threats/responses received.
5. With particular consideration, the Company may provide protection to the family of whistleblower.
  - a. Granting protection to whistleblower can be denied or stopped if there is evidence that the whistleblowing report submitted by the whistleblower to the Company is counterfeit/defamation or has goals that deviate from WBS objectives.
  - b. There is evidence that the whistleblower does not perform his/her obligations in maintaining confidentiality of his/her identity and report.

## C. Complaint Handling

Procedures for handling complaints are as follows:

1. Rapporteur submit report of suspected violations committed by the Company's people through WBS means.
2. WBS organizers:
  - a. Administer, verify and review report of alleged violations that go through WBS.
  - b. Report to the person in charge regarding review results of report of alleged violations.

- c. Memberikan hak kepada pelapor untuk melakukan pemantauan (*monitoring*) dan tanggapan (*respon*) mengenai tindak lanjut atas laporan dugaan pelanggaran yang disampaikan pelapor.
- 3. Penanggung jawab setelah mempertimbangkan hasil telaah dan sumber informasi lainnya:
  - a. Menetapkan tindak lanjut atas laporan dugaan pelanggaran, dengan antara lain memberikan sanksi kepada terlapor apabila laporan yang diterima terbukti benar atau rehabilitasi jika laporan yang diterima dari pelapor terbukti salah/palsu/fitnah.
  - b. Memberikan perlindungan dan menetapkan pemberian penghargaan sesuai ketentuan yang berlaku kepada pelapor, apabila laporan yang diterima terbukti benar atau sanksi jika laporan yang diterima dari pelapor terbukti salah/palsu/fitnah.
  - c. Memerintahkan/menugaskan Kepala SPI dan/atau menunjuk Auditor Independen lain untuk melakukan investigasi atas laporan pelanggaran yang patut diduga mengandung tindak pidana.
- 4. Kepala SPI dan/atau Auditor Independen:
  - a. Melakukan tugas investigasi, antara lain melalui pengumpulan bukti, wawancara dengan pihak-pihak yang terkait termasuk penyelenggara WBS dan pelapor, serta interogasi kepada terlapor sesuai dengan batas kewenangan dan ketentuan yang berlaku.
  - b. Kepala SPI dan/atau Auditor Independen melaporkan hasil audit investigatif kepada penanggung jawab, berikut rekomendasi tindak lanjutnya.
- 5. Penanggung jawab dapat meneruskan laporan dugaan pelanggaran kepada Aparat Penegak Hukum (APH: Kepolisian atau Kejaksaan atau Komisi Pemberantasan Korupsi), berdasarkan laporan hasil telaah penyelenggaran WBS dan/atau laporan hasil audit investigatif dari Kepala SPI atau Auditor Independen yang ditunjuk.
- c. Provide rights to the rapporteur for monitoring and response on follow-up on report of alleged violations submitted by rapporteur.
- 3. In charge person after considering review results and other information sources:
  - c.a. Determine follow-up on report of alleged violation, with among other sanctions for reported person if the received report proved true or rehabilitation if the report received from the rapporteur proved wrong/false/forged.
  - b. Provide protection and determine award in accordance the applicable provisions to the rapporteur, if the received report proved true or sanctions if the report received from the rapporteur proved wrong/false/forged.
  - c. Instruct/assign SPI Head and/or appoint other Independent Auditor to conduct an investigation on report of violations which is suspected to involve crime.
- 4. SPI Head and/or Independent Auditor:
  - a. Conduct investigation, among others, through evidence collection, interviews with relevant parties including WBS organizers and rapporteur, as well as questioning the reported offender according to the applicable limits and conditions.
  - b. SPI Head and/or Independent Auditor report investigative audit results to the person in charge, including follow-up recommendations.
- 5. Person in charge may forward the report of alleged violations to Law Enforcement (APH: Police or Attorney or Corruption Eradication Commission), based on review on WBS report and/or investigative audit report from SPI Head or the appointed Independent Auditor.

6. APH melakukan pemeriksaan atas bukti-bukti awal yang disampaikan perusahaan, serta melakukan penyelidikan dan penyidikan lebih lanjut sesuai batas kewenangan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
7. Tim pengawas:
  - a. Melakukan evaluasi penyelenggaraan WBS dan kinerja staf administrasi, verifikator, penelaah dan administrator sistem secara berkala, serta memantau pelaksanaan tindak lanjut atas laporan dugaan pelanggaran.
  - b. Melaporkan hasil evaluasi dan pemantauannya kepada penanggung jawab.
  - c. Melakukan koordinasi dengan Komite Audit (bila diperlukan) dalam melaksanakan fungsi dan tugas pokoknya.
8. Penanggung jawab:
  - a. Memberikan arahan dan pembinaan kepada staf administrasi, verifikator, penelaah dan tim pengawas.
  - b. Melakukan konsultasi/koordinasi dengan Dewan Komisaris dalam menetapkan arah kebijakan dan rencana strategis serta pengembangan dan perbaikan kualitas penyelenggaraan WBS.
9. Dewan Komisaris memberikan arahan kepada Komite Audit dalam ikut serta menyelenggarakan WBS dan berkoordinasi dengan tim pengawas.
6. APH examines the preliminary evidence presented by the Company, as well as conducts further inquiry and investigation within limits of authority and the applicable laws and regulations.
7. Supervisory team:
  - a. Evaluate WBS organization and performance of administrative staff, verifiers, reviewers and system administrators regularly, and monitor implementation of follow-up on report of alleged violations.
  - b. Report evaluation results and the monitoring to the person in charge.
  - c. Coordinate with Audit Committee (if necessary) in performing its functions and duties.
8. Person in charge:
  - a. Provide direction and guidance to administrative staff, verifiers, reviewers and supervisory team.
  - b. Conduct consultation/coordination with Board of Commissioners in determining direction of policies and strategic plans as well as development and improvement of WBS quality.
9. Board of Commissioners provides guidance to Audit Committee in participation in WBS and coordinates with supervisory team.

#### D. Pihak Yang Mengelola Pengaduan

Kantor pusat perusahaan menyelenggarakan WBS untuk seluruh Divisi Regional (Divre), Daerah Operasi (Daop), UPT, Balai, dan unit organisasi lainnya, termasuk anak perusahaan. Pengembangan, pemeliharaan, dan pemutakhiran WBS termasuk *Standard Operating Procedures* (SOP) dilaksanakan oleh sekretaris perusahaan.

#### D. Complaint Managing Parties

The Company's head office organizes WBS for the entire Regional Division (Divre), Operational Regions (Daop), UPT, Balai, and other organizational units, including subsidiaries. Development, maintenance, and updating of WBS including Standard Operating Procedures (SOP) are implemented by corporate secretary.

Tugas pokok pengelola pengaduan adalah:

1. Melakukan telaahan awal atas laporan dugaan pelanggaran yang telah diverifikasi oleh verifikator.
2. Menetapkan data dan informasi tambahan yang diperlukan, pihak yang akan diklarifikasi/dikonfirmasi, serta alokasi waktu untuk dituangkan dalam program telaah.
3. Melakukan telaah atas laporan dugaan pelanggaran.

The main tasks of complaint manager are:

1. Conduct initial review on report of alleged violations that has been verified by verifier.
2. Determine required data and additional information, parties to be clarified/confirmed, as well as time allocation to be incorporated in review program.
3. Conduct review on report of alleged violations.

#### **E. Hasil Penanganan Pengaduan**

KAI mendorong penerapan WBS yang efektif agar dapat meningkatkan partisipasi insan perusahaan dalam melaporkan pelanggaran menuju ke arah budaya kejujuran dan keterbukaan.

Selama tahun 2014, Direksi KAI memberikan hukuman disiplin PHK sebanyak 24 orang, terkait pelanggaran aturan perusahaan. Rekapitulasi jenis hukuman disiplin dalam 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut:

#### **E. Results of Complaint Handling**

KAI encourages effective WBS implementation in order to improve participation of the Company's people in reporting violations towards a culture of honesty and openness.

During 2014, Board of Directors of KAI imposed disciplinary layoff on 24 employees, related to violation of the Company's regulations. Recapitulation of types of disciplinary punishment within the last 5 years is as follows:

**Rekapitulasi Jenis Hukuman Disiplin**

**Type of Disciplinary Sanction**

No	Jenis Hukuman Disiplin Type of Disciplinary Sanction	Tahun Year				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	Teguran tertulis Written warning	18	13	36	167	179
2	Pernyataan tidak puas tertulis Written dissatisfied statement	1	7	6	6	3
3	Tunda kenaikan gaji berkala selama 6 bulan Postponing the periodic salary increase for 6 months	2	1	5	-	-
4	Turun gaji setingkat lebih rendah selama 6 bulan Dropped salary to one level lower for 6 months	14	11	9	-	-
5	Tunda Kenaikan Pangkat selama 6 bulan Posponed promotion for 6 months	9	2	4	-	1
6	Turun pangkat setingkat lebih rendah selama 6 bulan Demotion one level for 6 months	16	8	7	-	-
7	Bebas jabatan Non job	-	14	10	6	19
8	Berhenti dengan hormat atas permintaan sendiri Dismissed with respect at own request	6	-	-	-	-
9	Berhenti dengan hormat tidak atas permintaan sendiri Dismissed with respect not at own request	12	24	6	-	-
10	Berhenti tidak dengan hormat tidak atas permintaan sendiri Dismissed with no respect not at own request	2	-	-	-	-
11	Potongan Gaji 10% selama 6 bulan Salary deducted of 10% for 6 months	-	-	-	52	25
12	Potongan Gaji 20% selama 6 bulan Salary deducted of 20% for 6 months	-	-	-	20	4
13	Potongan Gaji 25% selama 6 bulan Salary deducted of 25% for 6 months	-	-	-	4	9
14	Potongan Gaji 30% selama 6 bulan Salary deducted of 30% for 6 months	-	-	-	4	6
15	Penurunan pangkat setingkat lebih rendah Demotion one level	-	-	-	3	-
16	PHK Layoff	-	-	-	16	24
<b>Jumlah Total</b>		<b>80</b>	<b>79</b>	<b>83</b>	<b>278</b>	<b>251</b>



**Program CSR adalah implementasi komitmen Perseroan untuk turut serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan membangun kemandirian masyarakat serta berupaya menjaga kualitas lingkungan hidup.**

CSR program is the implementation of the Company's commitment to encouraging the economic growth and building the community's self-reliance as well as preserving the environment.

## **Daftar Isi**

### Contents

<b>Anggaran dan Lingkup Kegiatan</b>	<b>413</b>
The Scope and Budget of Activities	
<b>Ketenagakerjaan, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)</b>	<b>416</b>
Employment, and Occupational Safety and Health (K3)	
<b>Pengembangan Sosial Kemasyarakatan</b>	<b>424</b>
Community Development	



# Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Corporate Social Responsibility

# Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

## Corporate Social Responsibility



Melaksanakan tanggung jawab sosial perusahaan atau *Corporate Social Responsibility* (CSR) bagi KAI adalah upaya menyelaraskan bisnis inti Perseroan dengan program-program berkelanjutan berbasis kebutuhan masyarakat terutama komunitas sekitar wilayah operasi kereta api. Perseroan berkomitmen untuk ikut serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan membangun kemandirian masyarakat serta berupaya memperbaiki kualitas lingkungan hidup. Selain itu, tentu Perseroan tanggap dan berempati untuk membantu masyarakat yang sedang tertimpa musibah.

Kegiatan CSR Perseroan pada dasarnya adalah implementasi Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) yang mengacu pada Peraturan Menteri Negara BUMN No. PER-05/MBU/2007 tanggal 27 April 2007 tentang Program Kemitraan BUMN dengan usaha kecil dan Program Bina Lingkungan. Peraturan Menteri tersebut mengalami beberapa kali perubahan hingga dikeluarkannya

For KAI, implementing Corporate Social Responsibility or CSR means an effort to align our core business with sustainability programs that are based on the needs of the public, especially the communities residing near our railway operations. The Company is committed to playing a key role in encouraging economic growth and building community self-reliance while working to improve the quality of our environment. In addition, the Company is responsive to and has empathy to those going through hardship.

In principle, the Company's CSR activities are the implementation of Partnership and Community Development Program (PKBL), which have been referred to the Minister of State-Owned Enterprises Regulation No. PER-05/MBU/2007 dated April 27, 2007 regarding SOE Partnership Program with Small Businesses and Community Development Program. This regulation has been changed several times until the issuance of the Minister of SOE Regulation

Peraturan Menteri BUMN No. PER-08/MBU/2013 Tanggal 10 September 2013 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-05/MBU/2007.

Selain PKBL, Perseroan juga memiliki program *Community Relations* (CR) yang merupakan bagian dari CSR yang mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk mengelola hubungan internal dan eksternal yang fokus pada pembinaan komunitas.

- a. *Internal Relation*; menangani pengembangan komunitas internal perusahaan dengan kegiatan-kegiatan seperti pembinaan olahraga dan kesenian (Baporseni), pembinaan atlet berprestasi, kegiatan Liga Perhubungan, kegiatan POR BUMN, *marching band*, dan lain-lain.
- b. *Eksternal Relation*; menangani kegiatan eksternal perusahaan termasuk menangani konflik sosial, lingkungan hidup, kegiatan sosial masyarakat sekitar rel/stasiun di Jawa dan Sumatera, serta penelitian/survei.

### Anggaran dan Lingkup Kegiatan

Besarnya dana PKBL berasal dari perhitungan Laba tahun sebelumnya yang ditetapkan oleh Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Pada tahun 2014, KAI menganggarkan dana PKBL pada RKAP sebesar Rp9,9 miliar.

Program Kemitraan Perseroan disalurkan kepada mitra binaan yang bidang usahanya mencakup seluruh sektor ekonomi (industri, perdagangan, pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, jasa, dan lainnya). Penyaluran dana pinjaman lunak pada tahun 2014 dapat direalisasikan kepada 131 mitra binaan baru di seluruh daerah operasi kereta api sebesar Rp5,02 miliar.

Selain menyalurkan Dana Kemitraan, Perseroan juga memberikan hibah dalam bentuk kegiatan pembinaan, pelatihan dan kegiatan “*Gathering Kemitraan*”, yaitu ajang berbagi pengalaman antar mitra binaan dalam hal produksi dan pemasaran produk untuk peningkatan pengetahuan dan kreativitas serta bantuan promosi produk mitra dengan mengikutsertakan pada pameran produk kerajinan.

No. PER-08/MBU/2013 dated September 10, 2013 concerning the Fourth Amendment to the Regulation of the State Minister for State-Owned Enterprises No. PER-05/MBU/2007.

In addition to CSR, the Company also has Community Relations (CR) programs as part of CSR, which is tasked to manage internal and external relationships with a focus on community development.

- a. Internal Relations; which handles the Company's internal community development with activities that include sports and arts (Baporseni), coaching for high-achieving athletes, activities run by the Transportation League, POR activities of SOEs, marching bands and skills training.
- b. External Relations; which handles the Company's external activities including social conflicts, environmental, social activities of the communities residing near railway/stations in Java and Sumatera, as well as research/survey.

### The Scope and Budget of Activities

The amount of PKBL fund is determined based on income generated in the prior year as confirmed during the General Meeting of Shareholders (GMS). In 2014, KAI allocated a PKBL budget of Rp9.9 billion in its RKAP.

The Company's Partnership program targets fostered partners whose scope of business covers all economic sectors (industry, trade, agriculture, animal husbandry, plantation, fisheries, services, etc.). Soft loan in the amount of Rp5.02 billion was distributed to 131 fostered partners during 2014 in all areas of railway operations.

Besides distributing the Partnership Fund, the Company also provides grants in the form of development activities, training and through “*Gathering Partnership*”, which is an event where our fostered partners can share experiences with one another in terms of product manufacturing and marketing to enhance their knowledge and creativity while giving the partners a chance to participate in exhibitions of craft products.

Untuk program Bina Lingkungan, Perseroan merealisasikan penyaluran bantuan dalam tujuh sektor kegiatan sebagaimana arah kebijakan CSR yaitu: (1) Bantuan korban bencana alam, (2) Bantuan pendidikan, (3) Bantuan peningkatan kesehatan, (4) Bantuan pengembangan prasarana dan/atau sarana umum, (5) Bantuan sarana ibadah, (6) Bantuan pelestarian alam, (7) Bantuan sosial kemasyarakatan dalam rangka pengentasan kemiskinan. Jumlah penyaluran bantuan selama tahun 2014 sebesar Rp2,6 miliar.

Untuk mendukung program-program CR yang fokus pada pembinaan komunitas, pada tahun 2014 realisasi dana CR mencapai Rp4,2 miliar untuk pembinaan komunitas internal berupa pembinaan olahraga dan kesenian serta pembinaan atlet berprestasi. Kegiatan eksternal CR bertujuan untuk mendukung sosialisasi keamanan dan keselamatan perjalanan KA dengan melakukan pendekatan dan memberikan bantuan untuk kegiatan kemasyarakatan di sekitar jalur KA dengan prioritas daerah rawan kamtibmas.

### Struktur Pengelola

Pengelolaan PKBL untuk Kantor Pusat secara struktural berada di bawah Vice President Corporate Social Responsibility. Sedangkan pengelolaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) di daerah menjadi bagian dari kegiatan *Corporate Social Responsibility* (CSR) dengan pembinaan di bawah Direktur Utama dan Sekretaris Perusahaan.

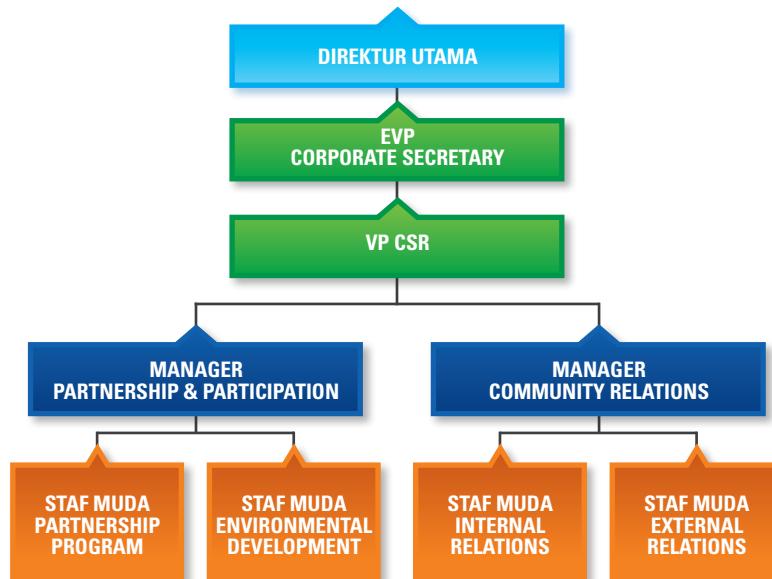
For Community Development program, the Company gives assistance to the seven sectors of activities according to our CSR policy direction, namely: (1) assistance to victims of natural disasters, (2) educational assistance, (3) assistance for health improvement (4) assistance for public infrastructure/facilities (5) assistance for religious facilities, (6) assistance for nature conservation, (7) social assistance to lift people out of poverty. The amount of donation distributed during 2014 was IDR2.6 billion.

To support our CR programs that focus on community development, we allocated a total budget of Rp4.2 billion for the development of the internal community in the forms of coaching for sports and arts and for high-achieving athletes. CR external activities aim at to support the socialization of railway trips security and safety with an approach of giving assistance for community activities around the railway line with a priority on areas that are targets of kamtibmas.

### Structure of PKBL Management

PKBL Management at the Head Office is structurally under the Vice President of Corporate Social Responsibility. Meanwhile, the management of Partnership and Community Development Program (PKBL) in other areas is part of Corporate Social Responsibility (CSR) under the President Director and Corporate Secretary.

**Struktur Organisasi Kantor Pusat**  
**Head Office Organization Structure**



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

For CSR management at our branches in suburb areas, a team of CSR was functionally formed based on the Board of Directors' Decree No. KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013, dated March 28, 2013, on Guidelines for the Implementation of CSR at KAI, with the aim that CSR management will become more effective and efficient under the GCG principles.

<b>Tim CSR Daerah CSR Team</b>	
Penanggung Jawab CSR Responsible person for CSR	Kepala Daerah (Kadaop/Ka Divre Head Area (Kadaop/Ka Divre
Penanggung Jawab Keuangan Responsible person for Finance	Senior Manager/Manager Keuangan Senior Manager/Finance Manager
Penanggung Jawab Publikasi Responsible person for Publication	Senior Manager/Manager Humas Senior Manager/Public Relations Manager
Penanggung Jawab Pelatihan dan Monitoring Responsible person for Training and Monitoring	Senior Manager/Manager SDM Senior Manager/Human Resources Manager
Penanggung Jawab Survei Responsible person for Survey	Senior Manager/Manager Unit Kesehatan Senior Manager/Health Unit Manager
Penanggung Jawab Kegiatan Responsible person for Event	Senior Manager/Manager Keamanan Senior Manager/Safety Manager
Sekretariat Secretariate	Pekerja KAI KAI Employee

### **Pengelolaan Lingkungan**

Pengelolaan lingkungan telah menjadi komitmen Perseroan untuk memberikan nilai tambah bagi pemangku kepentingan dan kelestarian lingkungan. Sebagai bagian dari perbaikan yang berkelanjutan, Perseroan mengelola lingkungan dengan fokus pada upaya meminimalkan dampak negatif dari kegiatan Perseroan yang dapat merugikan lingkungan serta memaksimalkan konsep 3R (*Reduce, Reuse, Recycle*) dalam menggunakan material-material yang berasal dari sumber daya alam. Kebijakan dalam mengelola lingkungan Perseroan adalah mengelola, memantau dan mengendalikan secara berkesinambungan, semua kegiatan yang berpotensi menyebabkan pencemaran lingkungan.

Uraian mengenai pelaksanaan pengelolaan lingkungan terutama yang menjadi tanggung jawab Direktorat Keselamatan dan Keamanan (di luar kegiatan terkait CSR), diuraikan secara lengkap pada buku Laporan Keberlanjutan KAI 2014.

### **Kegiatan CSR Bidang Lingkungan Hidup**

Pada tanggal 1 Mei 2014 Perseroan melakukan kegiatan penanaman 625 pohon di Gudang Persediaan Cikudapateuh. Kegiatan penanaman pohon dilanjutkan pada 4 Mei 2014 dengan menanam 15.000 pohon di Daop 4 Semarang sebagai upaya untuk menanggulangi daerah rawan longsor. Selain

### **Environment Management**

We have made environment management as our commitment to provide added value to stakeholders and environmental sustainability. As part of our sustainable improvement, the Company manages the environment with a focus on efforts to minimize the negatives impact of the Company's activities that can harm the environment and maximize the concept of 3R (Reduce, Reuse, Recycle) for proper use of materials made of natural resources. The Company's policy for the environment is to manage, monitor and sustainably control all activities that could potentially lead to environmental pollution.

The implementation of environmental management especially that which has become the responsibility of the Directorate of Safety and Security (other than activities related to CSR), is described in details in the 2014 Sustainability Report of KAI.

### **CSR Activities in Environmental Sector**

On May 1, 2014 the Company held an event to plant 625 trees at our Cikudapateuh Warehouse Inventory. Tree planting activity was continued on May 4, 2014 by planting 15,000 trees in the Operation Area 4 of Semarang as an attempt to cope with areas prone to landslides. In addition, trees were also planted on

itu, penanaman pohon juga dilakukan di kanan kiri rel kereta pada daerah rawan pelemparan di wilayah Daop 3 Cirebon pada 11 Juli 2014.

### Ketenagakerjaan, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

#### A. Ketenagakerjaan

##### Kebijakan

Perseroan sangat menyadari makna penting dari terciptanya hubungan kerja sama yang serasi antara manajemen dan seluruh pekerja. Oleh karenanya, Perseroan menjalankan praktik persamaan perlakuan terhadap seluruh pekerja dalam setiap kegiatan organisasi, dengan tidak memandang suku, agama, ras dan jender.

Kebijakan ketenagakerjaan KAI mengacu kepada Undang-undang No. 13 tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan. Selain itu, kebijakan ketenagakerjaan yang dilaksanakan Perseroan termasuk mengatur hak dan kewajiban Perseroan dan pekerja dalam hubungan ketenagakerjaan tertuang dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang meliputi: hubungan kerja antara perusahaan dengan pekerja, pembinaan pengembangan pekerja, hari kerja dan waktu kerja, pembebasan dan kewajiban bekerja, penghasilan dan kesejahteraan, jaminan sosial, kesejahteraan dan keselamatan kerja, penghargaan dan hukuman disiplin, penyelesaian keluh kesah, Pemutusan Hubungan Kerja (PHK), lembaga kerja sama bipartit.

PKB diperbarui setiap dua tahun sekali melalui perundingan antara manajemen dengan pekerja yang diwakili oleh Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA). PKB terakhir yaitu PKB IV Periode 2013 - 2015 telah disepakati dan disetujui pada tanggal 4 September 2013 dan telah disetujui oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. KEP.127/PHIJSK-PKKAD/PKB/IX/2013.

Laporan selengkapnya mengenai pengelolaan sumber daya manusia diuraikan pada pembahasan "Sumber Daya Manusia" pada bagian lain dari Laporan Tahunan ini.

both sides of our railways in areas prone to throwing in the Operation Area 3 of Cirebon on July 11, 2014.

### Employment, and Occupational Safety and Health (K3)

#### A. Employment

##### Policy

The Company is really aware of the importance of harmonious working relationship between the management and all employees. That is why we apply equality of treatment to all employees in each of our organizational activities without prejudice to ethnics, religion, race and gender.

The policies for employment at KAI have been referred to Law No. 13 of 2013 on Employment. In addition, the Company has implemented employment policies, including the rights and obligations of the Company and employees in employment relationship as specified in the Collective Labor Agreement (PKB), which includes: work relationship between the company and its employees, coaching for employee development, working days and working hours, exemption and work obligations, income and welfare, social security, welfare and safety, awards and disciplinary penalties, settlement of complaints, Employment Termination (PHK), bipartite cooperation institution.

The PKB is renewed every three years after negotiations between the management and workers who are represented by the Union Railways Worker Union (SPKA). The most recent PKB, which is PKB IV for the period of 2013 - 2015 was given approval to on September 4, 2013 and has been approved by the Ministry of Manpower and Transmigration of the Republic of Indonesia through Decree No. KEP.127/PHIJSK-PKKAD/PKB/IX/2013.

A more detailed report on HR management is presented in the "Human Resources" subchapter of this Annual Report.

## Pelaksanaan Kegiatan

Perseroan memiliki program *Community Relations* (CR) sebagai bagian dari CSR yang salah satu tugas dan tanggung jawabnya adalah mengelola hubungan internal. Hubungan internal mencakup pengembangan komunitas internal perusahaan melalui berbagai kegiatan seperti pembinaan olahraga dan kesenian (Baporseni), pembinaan atlet berprestasi, kegiatan Liga Perhubungan, kegiatan POR BUMN, *marching band* dan pelatihan keterampilan. Pada tahun 2014 biaya CR yang terealisasi sebesar Rp4,2 miliar. Program-program CR di tahun 2014 adalah sebagai berikut:

### 1. Pekan Olahraga Kereta Api (PORKA) 2014

Pekan Olahraga Kereta Api (PORKA) adalah kegiatan rutin yang diselenggarakan setiap 2 tahun sekali yang diikuti oleh pekerja dari seluruh Daop dan Divre. PORKA diselenggarakan dengan tujuan untuk memelihara dan meningkatkan kesehatan, kebugaran jasmani dan rohani serta menumbuhkan rasa kebersamaan dan sportivitas pekerja. Melalui ajang PORKA diharapkan pekerja Perseroan dapat memiliki kondisi badan dan jiwa yang sehat sehingga dapat meningkatkan kreativitas dan inovasi yang pada gilirannya dapat memberikan efek yang positif bagi kemajuan perusahaan.

Pelaksanaan PORKA tahun 2014 terintegrasi ke dalam rangkaian kegiatan peringatan HUT KA yang ke-69 yang berlangsung pada tanggal 23 sampai 26 September 2014 di Universitas Pendidikan Indonesia (UPI), Bandung. Jumlah peserta yang mengikuti PORKA sebanyak 639 orang dengan mempertandingkan 7 cabang olah raga yaitu Sepak Bola, Futsal, Bola Volly, Tenis Meja, Bulu Tangkis, Tenis Lapangan, dan Catur.

Acara pembukaan berlangsung di Gymnasium UPI dihadiri oleh EVP Training and Education mewakili Direksi. Sedangkan penutupan dilaksanakan di Lapangan Sepak Bola UPI dengan Pembina upacara, Direktur Pengelolaan Sarana yang sekaligus menyerahkan piala dan uang pembinaan didampingi Sekretaris Perusahaan. Juara Umum pada PORKA 2014 adalah Daop 6 Yogyakarta.

## Implementation of Activities

The Company has a program of Community Relations (CR) as part of our CSR whose one of its duties and responsibilities is to manage internal relationships. Internal relationships include building the company's internal communities through various activities such as coaching sports and arts (Baporseni), coaching for high-achieving athletes, Transportation League activities, POR activities of SOEs, marching bands and skills training. In 2014 the fund allocated for internal activities coordinated by the CR reached Rp4.2 billion. The following are CR programs in 2014:

### 1. Railway Sports Week (PORKA) 2014

Railway Sports Week (PORKA) is a two-yearly sports event participated by employees from all Operation Area and Division. PORKA is organized with an aim of encouraging employees to stay healthy, stay fit and stay spiritual while fostering a sense of togetherness and sportsmanship among them. It is through this PORKA event that we expect to have employees who have healthy body and soul that can help them enhance creativity and innovation which in turn can give a positive effect to the Company's progress.

The implementation of PORKA 2014 was integrated into a series of events of KA 69th anniversary that took place from September 23 through 26 2014 at Universitas Pendidikan Indonesia (UPI), Bandung. The PORKA involved as many as 639 participants and featured seven sports for competitions, namely football, Futsal, Volley Ball, Table Tennis, Badminton, Tennis and Chess.

The opening ceremony took place in the UPI Gymnasium and was attended by EVP Training and Education who represented the Board of Directors. Meanwhile, the closing ceremony was held at the UPI Football Field with Director of Facilities Management acting as the inspector of the ceremony where he, accompanied by the Corporate Secretary, handed trophies and coaching money. The overall winner of the 2014 PORKA was the Operation Area 6 of Yogyakarta.

Peserta PORKA yang memperlihatkan potensi untuk berprestasi lebih baik lagi dalam bidang dibina lebih intensif untuk disertakan pada kompetisi/kejuaran yang lebih tinggi untuk meningkatkan citra perusahaan seperti Liga Perhubungan, POR BUMN, dan kompetisi nasional lainnya.

Hasil lengkap PORKA dari ketujuh cabang olahraga yang dipertandingkan adalah sebagai berikut:

**Daftar Juara PORKA 2014**  
**List of Champion of PORKA 2014**

Cabang Olahraga	Juara I First Rank	Juara II Second Rank	Juara III Third Rank	Type of Sports
Sepak Bola	Daop 6 Yogyakarta	Daop 5 Purwokerto	Daop 4 Semarang	Football
Futsal	Daop 5 Purwokerto	Divre I Medan	Daop 3 Cirebon	Futsal
Bola Voli	Daop 4 Semarang	Daop 6 Yogyakarta	Daop 5 Purwokerto	Volley Ball
Bulu Tangkis	Daop 6 Yogyakarta	Divre III Sumsel	Daop 1 Jakarta	Badminton
Tenis Meja	Daop 6 Yogyakarta	Daop 1 Jakarta	Kantor Pusat	Table Tennis
Tenis Lapangan	Daop 4 Semarang	Daop 1 Jakarta	Divre I Medan	Tennis
Catur	Daop 2 Bandung	Daop 6 Yogyakarta	Divre III Sumsel	Chess

PORKA participants who show the potential to perform better in their respective sports or arts will be coached more intensively and sent to higher competition to enhance the company's image, such as Transportation League, POR of SOE, and other national competitions.

The overall results of PORKA for the seven sports contested are as follow:

**2. Marching Band Locomotive**

Marching Band Locomotive KAI dibentuk dengan nama Locomotive Drum Corps pada September 1990 atas prakarsa Menteri Perhubungan Azwar Anas sebagai salah satu wadah kegiatan bagi para pekerja di lingkungan Departemen Perhubungan maupun keluarganya.

Saat ini MB Locomotive berada di bawah binaan Unit CSR dan rutin melakukan latihan tiga kali seminggu di Gudang Cikudapateuh KAI, Jl. Sukabumi No. 20 Bandung. Anggota MB Locomotive sampai akhir Desember 2014 berjumlah 66 pemain dengan 3 pelatih, yang terdiri dari 3 *Section* yaitu, Percussion sebanyak 17 pemain, Brass sebanyak 34 pemain dan *Color Guard* sebanyak 15 pemain.

Beberapa perlombaan yang diikuti oleh MB Locomotive pada tahun 2014 adalah:

a. Bandung Marching Band Championship (BMBC) 2014 di Gymnasium UPI pada tanggal 18-19 Oktober 2014. BMBC 2014 merupakan ajang tahunan yang diikuti berbagai tim *Marching Band* tingkat nasional dan internasional. Kategori lomba yang diikuti adalah Brass Ensemble, Brass Band Concert, *Percussion Battle*, *Color Guard Contest*, dan

**2. Locomotive Marching Band**

KAI Marching Band Locomotive was formed as one the means of activities for employees in the Department of Transportation and their family under the name of Locomotive Drum Corps in September 1990 on the initiative of the Minister of Transportation Azwar Anas.

Currently the Locomotive MB is managed under coaching from CSR Unit and holds exercises three times a week at Cikudapateuh Warehouse of KAI, Jl. Sukabumi No. 20 Bandung. There were 69 members of Locomotive MB members by the end of December 2014 consisting of 66 players, 3 instructors, and had 3 sections; 17 players of Percussion, 34 players of Brass and 15 players of Color Guard.

Contests participated by Locomotive MB in 2014 are:

a. Bandung Marching Band Championship (BMBC) 2014 at the UPI Gymnasium on October 18 to 19, 2014. BMBC is an annual event participated by many Marching Band teams of national and international levels. The contest categories were Ensemble Brass, Band Concert Brass, Battle Percussion, Color Guard Contest, and Display. During

*Display.* Pada perlombaan ini MB Locomotive meraih berbagai piala dan penghargaan yaitu:

- 1) Juara Umum Brass Ensemble.
- 2) Juara Umum Brass Band Concert.
- 3) Piala Bergilir DPD KNPI Jabar.
- 4) Juara 1 Brass Ensamble Nasional.
- 5) Juara 1 Brass Band Concert Nasional.
- 6) Juara 1 Parade Divisi Open Nasional.
- 7) Juara 1 Solo Horn Divisi Open Nasional.
- 8) Juara 2 Ensamble Analysis Divisi Open Nasional.
- 9) Juara 2 General Effect Divisi Open Nasional.
- 10) Juara 2 Field Percussion Divisi Open Nasional.
- 11) Juara 2 Color Guard Terbaik Divisi Open Nasional.
- 12) Juara 3 Percussion Battle Nasional (Peringkat 4 Internasional).
- 13) Juara 3 Field Music Divisi Open Nasional.
- 14) Juara 3 Musik terbaik Divisi Open Nasional.
- 15) Juara 3 Display Divisi Open Divisi Open Nasional.
- 16) Peringkat 4 Color Guard Contest Divisi Open Nasional.
- 17) Uang pembinaan Rp1,5 juta.

b. Grand Prix Marching Band Series (GMPBS), Jogja Action Marching (JAM) 2014 tanggal 8 dan 9 Maret 2014 di Yogyakarta. MB Locomotive mengikuti 5 mata lomba yaitu, Street Parade, Brass Ensamble, Brass Band Concert, Drum Battle dan Color Guard Contest. Selama mengikuti perlombaan MB Locomotive mendapat dukungan pekerja Daop 6 Yogyakarta termasuk EVP Daop 6, Pekerja dan siswa dari BPTT (Balai Pelatihan Teknik Traksi) Darman Prasetyo pada saat melakukan lomba *Street Parade* dari Jl. Abubakar Ali menuju Keraton Yogyakarta. Pada ajang ini MB Locomotive mendapatkan 6 piala, yaitu:

- 1) Juara 1 Street Parade divisi Open.
- 2) Juara/Piala Bergilir Menpora sebagai Best of the Best Street Parade.
- 3) Juara 1 Drum Battle.

this contest, Locomotive MB won a couple of trophies and awards, namely:

- 1) General Champion for Brass Ensemble.
- 2) General Champion for Brass Band Concert.
- 3) Trophy of DPD KNPI Jabar.
- 4) 1<sup>st</sup> place for National Brass Ensamble.
- 5) 1<sup>st</sup> place for National Brass Band Concert.
- 6) 1<sup>st</sup> place for National Parade Open Division.
- 7) 1<sup>st</sup> place for National Solo Horn Open Division.
- 8) 2<sup>nd</sup> place for National Ensamble Analysis Open Division.
- 9) 2<sup>nd</sup> place for National General Effect Open Division.
- 10) 2<sup>nd</sup> place for National Field Percussion Open Division.
- 11) 2<sup>nd</sup> place for National Best Color Guard Open Division.
- 12) 3<sup>rd</sup> place National Battle Percussion (Rank 4 International).
- 13) 3<sup>rd</sup> place for National Field Music Open Division
- 14) 3<sup>rd</sup> place for National Best Music Open Division.
- 15) 3<sup>rd</sup> place for National Display Champion Open Division.
- 16) 4<sup>th</sup> Place for Color Guard Contest National Open Division.
- 17) Coaching Money of Rp1.5 million.

b. Grand Prix Marching Band Series (GMPBS), Jogja Action Marching (JAM) 2014 March 8 and March 9, 2014 in Yogyakarta. Locomotive MB participated in five contests, Street Parade, Ensamble Brass, Brass Band Concert, Drum Battle and Color Guard Contest. During the event Locomotive MB who was cheered by employees of Daop 6 Yogyakarta including its, employees and students of BPTT (Traction Engineering Training Center) Darman Prasetyo during the Street Parade contest from Jl. Abubakar Ali towards the Sultan Palace. At this event Locomotive MB won 6 trophies, namely:

- 1) 1<sup>st</sup> place for Street Parade Open division.
- 2) first place/winner of trophy of the minister of youth affairs as Best of the Best Street Parade.
- 3) 1<sup>st</sup> place for Drum Battle.

- 4) Juara 1 Brass Ensamble.
- 5) Juara 2 Brass Band Concert.
- 6) Juara 1 Color Guard Contest.

### **3. Pembinaan Atlet Judo dan Atletik**

Perseroan memberi perhatian pada pembinaan atlet berprestasi yang merupakan pekerja KAI karena prestasi mereka di ajang nasional maupun internasional ikut mengangkat citra Perseroan. Diantara atlet yang telah memperlihatkan prestasinya adalah Raisa atlet Judo dan Unik Setyorini atlet Atletik. Kedua atlet tersebut diikutsertakan pada kejuaraan nasional maupun internasional. Pada Juni 2014 Unik mengikuti kejuaraan Marathon 10 K Pocari Sweat Run 2014 di Singapura dan berhasil meraih Juara 2. Pada Agustus 2014 Raisa mengikuti kejuaraan Judo Singapur All Comers dan meraih Juara 3.

### **4. Senam Kesegaran Jasmani**

Senam Kesegaran Jasmani (SKJ) dilaksanakan secara rutin setiap hari Jumat pukul 06.30 – 07.30 WIB di halaman Kantor Pusat KAI yang diikuti oleh seluruh pekerja Kantor Pusat. SKJ diadakan untuk menjaga kebugaran tubuh para pekerja sehingga dapat meningkatkan produktifitas kerja. SKJ dipandu oleh instruktur profesional dengan berbagai jenis senam seperti Zumba dan Aerobik.

### **5. Klub Jantung Sehat**

Klub Jantung Sehat (KJS) merupakan sebuah wadah yang dibentuk dengan tujuan untuk meningkatkan kesehatan dan pola hidup yang semakin baik, serta untuk mempererat tali silaturahim para anggotanya. KJS beranggotakan para pekerja, pensiunan, dan keluarga pekerja. Kegiatan KJS diantaranya jalan sehat, senam bersama di daerah yang masih berhawa sejuk dan sehat serta penyuluhan mengenai kesehatan jantung oleh KJS Jawa Barat. Salah satu kegiatan KJS pada tahun 2014 adalah jalan sehat pada Sabtu, 18 Januari 2014 di *Floating Market*, Lembang. Kegiatan yang dimulai pukul 08.00 WIB ini diawali dengan penyuluhan kesehatan, kemudian dilanjutkan dengan berjalan kaki menuju Teropong Bintang Boscha.

### **6. BAPORSENI**

Badan Pembinaan Olahraga dan Seni (BAPORSENI) KAI dibentuk berdasarkan SK Direksi KAI No. KEP.U/OT.103/IX/4/KA-2014, tanggal 9 September 2014, tentang Pembentukan Susunan Pengurus Badan Pembina Olah Raga dan Kesenian (Baporseni) di Lingkungan KAI.

- 4) 1<sup>st</sup> place for Brass Ensamble.
- 5) 2<sup>nd</sup> place for Brass Band Concert.
- 6) 1<sup>st</sup> Place for Color Guard Contest.

### **3. Coaching for Judo Athletes and Athletics**

The Company pays attention to giving extra coaching to high-achieving athletes who are employees of KAI for their achievements at the national and international arena help build the Company's image. Among the athletes who have shown achievements is Raisa a Judo athlete and Unik Setyorini an athletic athlete. Both athletes are sent to national and international championships. In June 2014 Unik participated in Pocari Sweat Marathon 10K Run 2014 in Singapore and won the second place. In August 2014 Raisa participated in the All Comers Judo championship in Singapore and won the 3rd place.

### **4. Physical Exercise**

Physical Exercise (SKJ) is held every Friday between 6:30 to 07:30 pm at the yard of Head Office of KAI, participated by all employees there. The SKJ is held for the employees to stay fit and improve their productivity. The SKJ is guided by professional instructors with different types of exercise like Zumba and Aerobics.

### **5. Heart Club**

Heart club (KJS) is a club formed with an aim to promote healthy lifestyle and build stronger relationship among its members. KJS members are employees, retired employees and family members of employees. KJS activities include healthy walking, group exercising in areas with cool and nice temperature and programs run by KJS to educate how to keep from heart diseases. One KJS activity in 2014 was a fun walk held on Saturday, January 18, 2014 at the Floating Market, Lembang. The event started at 8:00 pm and was opened with a lecture on health followed by fun walk to Boscha Binoculars.

### **6. BAPORSENI**

The Board of Arts and Sports Development (BAPORSENI) of KAI was established through BOD Decree No. KEP.U/OT.103/IX/4/KA-2014 dated September 9, 2014, regarding the establishment of The Board of Arts and Sports Development within KAI. Baporseni manages

Baporseni membina tujuh cabang olah raga yaitu Bulu Tangkis, Tenis Meja, Tenis Lapangan, Bola Voli, Sepak Bola, Futsal, dan Catur.

Kegiatan Baporseni bertujuan untuk memelihara dan meningkatkan kesehatan/kebugaran jasmani pekerja serta untuk menampung minat dan bakat para pekerja khususnya dalam bidang olahraga dan kesenian, dengan harapan agar pekerja dapat menjaga kekompakkan kerja serta menjaga kesehatan tanpa mengganggu kewajibannya dalam bekerja. Selain itu kegiatan Baporseni diarahkan pula untuk meningkatkan prestasi dan citra perusahaan dengan aktif mengikuti berbagai kompetisi seperti Liga Perhubungan, POR BUMN, dan kompetisi lainnya.

## B. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

### Kebijakan

Keselamatan dan kesehatan pekerja adalah hal yang utama bagi KAI. Perseroan berusaha menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman agar produktivitas kerja pekerja optimal. Untuk itu, Perseroan mewajibkan seluruh pekerja mematuhi kebijakan dan prosedur operasi standar yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja untuk meminimalisasi terjadinya insiden, kecelakaan kerja, hampir celaka (*nearmiss*), dan penyakit akibat kerja. Setiap pekerja wajib menciptakan dan menjaga kebersihan, keamanan dan kenyamanan lingkungan kerja, memakai alat pelindung diri (APD) dan alat pengaman kerja (APK) sesuai persyaratan, dan tidak melakukan kegiatan yang dapat mengganggu konsentrasi pekerja lainnya dalam bekerja.

Untuk mendorong konsistensi pelaksanaan program-program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Perseroan mengeluarkan kebijakan-kebijakan terkait K3 seperti:

1. Instruksi Direksi No. 7/LI.507/KA-2012 tanggal 19 Maret 2012 tentang Syarat-syarat Pemasangan dan Pemeliharaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di Lingkungan KAI.
2. Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan No. LL.507/V/1/KA-2012 tanggal 07 Mei 2012 tentang Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja di Track/Jalan Rel.

seven sports, namely badminton, Table Tennis, Tennis, Volleyball, Soccer, Futsal, and Chess.

The activities carried out by Baporseni are aimed at maintaining and improving the health of employees while facilitating their interests and talents, especially in sports and art, and are expected to encourage employees to remain solid at work and stay healthy while still able to keep up their work. In addition the activities are directed to improving the performance and image of the company through active participation in sports and art competitions such as the Transportation League, POR of SOEs, and other similar events.

## A. Occupational Health and Safety (K3)

### Policy

Employee health and safety are of key importance for KAI. We are working to create safety and comfortable work environment to enhance employee productivity. On the other hand, we also require all employees to adhere to the Company's policies and standard operating procedures pertaining to occupational health and safety issues to minimize incidents, work accidents, (*nearmiss*), and diseases potentially suffered by employees due to work environment. Each of our employees is obliged to create and keep work environment clean and comfortable, wear protective equipments (PPE) and work safety devices (GER) as required and do not engage in activities that can cause disturbance at work.

To encourage consistent implementation of Occupational Health and Safety (K3) programs, the Company introduced K#-related policies such as:

1. BOD Instruction No. 7/LI.507/KA-2012 dated March 19, 2012 regarding requirements for the Installation and Maintenance of Fire Extinguisher equipments within KAI.
2. Letter of Director of Safety and Security No. LL.507/V/1/KA-2012 dated May 7, 2012 regarding Prevention of Work Accident at Railways.

3. Instruksi Direksi No. 13/KP.501/KA-2012 Tanggal 28 Mei 2012 Tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di Lingkungan Kerja KAI.
4. Keputusan Direksi No. KEP.U/LL.507/VI/I/KA-2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Alat Pelindung Diri di Lingkungan Kerja KAI.
5. Keputusan Direksi No. Kep.U/LI.501/XI/1/KA-2012 tanggal 12 November 2012 tentang Standarisasi Rambu Keselamatan/Rambu Peringatan di Lingkungan Kerja KAI.
6. Surat Kilat Direktur Personalia, Umum dan TI No. PL.102/IX/130/KA-2013 tanggal 23 September 2013 tentang program pengadaan APD, APAR dan Perlengkapan Kerja.
7. Instruksi Direksi No. 20/LL.507/KA-2014 tanggal 19 Agustus 2014 tentang Pencegahan Kecelakaan Kerja dan Penyakit Akibat Kerja di Lingkungan KAI.
3. BOD Instruction No. 13/KP.501/KA-2012 dated May 28, 2012 regarding First Aid to Accident (P3K) within KAI.
4. BOD Decision No. KEP.U/LL.507/VI/I/KA-2012 dated June 6, 2012 regarding Personal Protective Equipment within KAI.
5. BOD Decision No. Kep.U/LI.501/XI/1/KA-2012 dated November 12, 2012 regarding Safety Standardization of work signs/warning signs within KAI.
6. Instant Letter of Director of Personnel, General Affairs and IT No. PL.102/IX/130/KA-2013 dated September 23, 2013 regarding programs of ADP procurement, fire extinguisher and Work Equipment.
7. BOD Instruction No. 20/LL.507/KA-2014 dated August 19, 2014 regarding Prevention of Accidents and Occupational Diseases within KAI.

#### **Pengembangan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja**

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

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

#### **Development of Occupational Health and Safety Management System**

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

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

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

### Pelatihan K3 Kereta Api

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

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

### Statistik Kecelakaan Kerja 2014

Penyebab kecelakaan kerja dibagi menjadi 11 kategori yaitu:

1. Kecelakaan lalu lintas,
2. Pelembutan batu,
3. Terjepit wesel/rel,
4. Terkena alat kerja,
5. Terjepit rangkaian,
6. Tertabrak sarana perkeretaapian,
7. Karena alat angkat angkut,
8. Terjatuh di tempat kerja,
9. Kebakaran,
10. Kontak dengan listrik,
11. Lain-lain.

### Railway OHS Training

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

### Work Accident Statistics in 2014

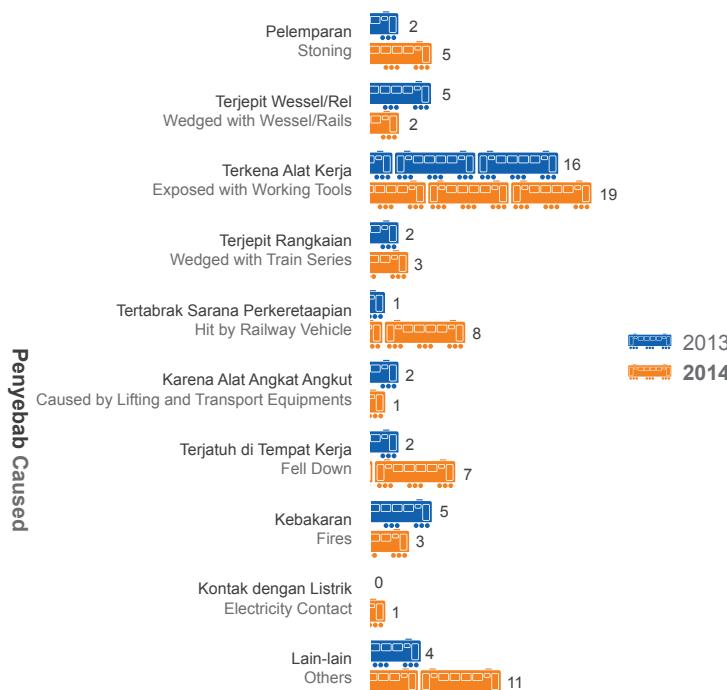
Causes of accidents are categorized into 11 groups causes:

1. Traffic accidents,
2. Rock throwing,
3. Wedged between joints/rails,
4. Injured by working tools,
5. Wedged in train cars,
6. Hit by railway vehicles,
7. Injured by lifting equipment,
8. Falling at workplace,
9. Fire,
10. Contact with electricity,
11. Other causes.

Kejadian kecelakaan kerja pada tahun 2014 meningkat menjadi 60 kejadian dibandingkan 39 kejadian pada tahun 2013. Secara umum, kecelakaan kerja terbanyak disebabkan terkena alat kerja seperti mesin las, mesin gerinda, mesin press dan sebagainya, yaitu sebanyak 19 kejadian. Peningkatan kejadian yang disebabkan tertabrak sarana perkeretaapian meningkat dari 1 kejadian pada tahun 2013 menjadi 8 kejadian.

Occupational accidents in 2014 increased to 60 incidents compared to 39 in 2013. In general, most workplace accidents are caused by high exposure to working tools such as welding machines, grinding machines, press machines and the likes with a total of 19 incidents. The increase of incidents caused by getting hit by railways vehicles increased from one incident in 2013 to 8 incidents in 2014.

### Perbandingan Berdasarkan Penyebab Kecelakaan Kerja Comparison based on Causes of Accidents



### Pengembangan Sosial Kemasyarakatan

#### Kebijakan

Kegiatan pengembangan sosial kemasyarakatan sebagai implementasi dari program CSR Perseroan mengacu pada Keputusan Direksi No. KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013 tanggal 28 Maret 2013, tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan CSR di lingkungan KAI.

#### Pelaksanaan Kegiatan

##### A. Program Kemitraan

Sasaran Program Kemitraan adalah para pelaku usaha kecil dan menengah (UKM) di sektor industri, perdagangan, pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, dan jasa. Selain menyalurkan dana kemitraan, Perseroan juga melakukan pembinaan,

### Community Development

#### Policy

Social development activities as the implementation of the Company's CSR program have been referred to the Board of Directors' Decision No KEP.U/KP.502/III/14/KA-2013 dated March 28, 2013, regarding Guidelines for the Implementation of CSR at KAI.

#### Implementation of Activities

##### A. Partnership Program

Partnership Program targets owners of small and medium enterprises (SMEs) in the areas of industrial, trade, agriculture, animal husbandry, agriculture, fisheries, and services. In addition to distributing fund to partnerships, we also give coaching and

pelatihan dan *sharing* antar mitra binaan dalam hal produksi dan pemasaran produk untuk peningkatan pengetahuan dan kreativitas dalam bentuk *gathering* kemitraan. Bantuan promosi produk mitra juga diberikan dengan mengikutsertakan pada pameran produk kerajinan. Pada tahun 2014 mitra binaan perseroan bertambah 131 UKM di seluruh daerah operasi kereta api. Kegiatan Program Kemitraan pada tahun 2014 adalah sebagai berikut:

### 1. Gathering Kemitraan

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

Berbagai kegiatan yang dilakukan pada *gathering* ini antara lain studi banding ke sentra industri kreatif yaitu Nu Art Gallery, C59, Sentra Industri Cihampelas, dan Sentra Industri Cibaduyut, serta diskusi kelompok mengenai kisah sukses dan proses bisnis masing-masing mitra binaan dengan mendatangkan pembicara pengusaha yang sukses di bidangnya.

### 2. Pameran Produk Mitra Binaan

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

training to share with our fostered partners about product manufacturing and marketing to enhance their knowledge and creativity through partnership gathering. We also give promotional assistance for their products by engaging them in exhibitions of handicraft products. In 2014 our fostered partners increased to 131 SMEs across our railway operations regions. The following are Partnership Program activities carried out in 2014:

#### 1. Partners Gathering

KAI held gatherings Partnership at Hotel Jayakarta, Bandung on December 16 to 18 2014. The event was attended by our fostered partners engaged in handicrafts and confection industry in Java and Sumatra. Our fostered partners who have successfully expanded their business also showed up at the event including Rumah Batik Rolla, Deden Batik, Kripik Bonggol Pisang, and Selda Songket. The purpose of the gathering is to allow all partners to share with one another about product manufacturing and marketing and let them gain more insights in business and become more creative while building broader marketing network.

Various activities were carried out during this event including study visits to the center of creative industries, Nu Art Gallery, C59, Cihampelas Industrial Center and Cibaduyut Industrial Center, and group discussions on success stories and business processes of each of the partners by inviting keynote speakers who are successful businessman in their respective areas.

#### 2. Exhibition for products of Fostered Partners

To assist our foster partners in promoting and marketing their products we engage them in exhibitions for handicraft products. In 2014 we rent a booth at the Jawa Barat Expo held at the Graha Mangala Siliwangi Bandung on September 10 through 14 to display Batik Deden as unique trained products from Tasikmalaya. At this exhibition KAI received an award as the Favorite SOE Booth.

## Kisah Sukses Mitra Binaan

## Success Stories of Fostered Partners

### RUMAH BATIK ROLLA

Rumah Batik Rolla adalah mitra binaan dari daerah Jember Jawa Timur yang memproduksi batik tulis khas Jember dengan motif yang terinspirasi dari tumbuhan seperti tembakau, kakao, buah naga, kopi dan lain-lain. Pemilik Batik Rolla adalah Iriane Chairi Megahwati yang mulai usahanya dengan alat seadanya dengan tenaga kerja ibu-ibu disekitar rumahnya di Jl. Mawar Jember.

Setelah menjadi mitra binaan dan mendapatkan bantuan modal usaha, Ibu Ireane dapat mengembangkan usahanya dan merekrut pelatih batik dan tenaga kerja yang lebih banyak. Agar lebih dikenal oleh masyarakat, Rumah Batik Rolla sering diikutkan di berbagai pameran. Seiring dengan produksi batiknya yang terus meningkat, Iriane pun semakin dikenal dan sering dipercaya untuk mengisi berbagai acara seminar sebagai narasumber.

Inovasi untuk mengembangkan usahanya terus dilakukan dengan membeli alat tenun. Selain batik tulis, batik tenun pun sudah banyak diproduksi dan menghasilkan pendapatan rata-rata perbulan mencapai Rp150 juta.

### ROLLA BATIK HOUSE

Rolla Batik House is one of our fostered partners from Jember, East Java that produces batik of Jember style with motifs that are inspired by plants such as tobacco, cacao, dragon fruit, coffee and others. The owner of the batik house is Iriane Chairi Megahwati who started her applying a bootstrapped strategy with a workforce of housewives residing near her house on the Mawar Jember Street.

After she became our fostered partner and had our assistance in working capital, Mrs. Ireane started to expand her business and hire batik instructors and recruit more headcounts. To get more notice and recognition within the society, Rolla Batik House has participated in many exhibitions. Along with the increasing volume of her batik products, Iriane became increasingly popular and is now often invited as a speaker at seminars.

She has continued innovating to expand her business and finally bought a loom. Besides handmade batik, she has produced a large great volume of batik and now has a monthly income of Rp150 million.

### DEDEN BATIK

Deden Batik adalah salah satu mitra binaan yang sukses. Omsetnya saat ini sudah hampir mencapai Rp500 juta per bulan. Bermula dari mengelola toko batik milik orang tuanya yang nyaris bangkrut, Deden Supriyadi berjuang mengembangkan usahanya dengan bendera baru bernama Deden Batik. Produknya adalah batik khas Tasikmalaya dan mempunyai ciri khas warna terang.

Dengan bantuan usaha dari Program Kemitraan KAI, usaha terus berkembang. Kini Deden Batik mampu menembus pangsa pasar di dalam maupun luar negeri (Malaysia, Singapura, Uni Emirat Arab, Australia, Arab Saudi, Belanda) dan mempunyai karyawan lebih dari 100 orang.

### DEDEN BATIK

Deden Batik is one of our successful fostered partners. His monthly revenue is close to Rp500 million. Starting his journey by his father's batik shop nearly out of business, Deden Supriyadi was striving to expand his business using a new name Deden Batik. He produces batik of Tasikmalaya style that comes with uniquely bright colors.

With assistance from our Partnership Program, Deden Batik became a fast growth business. The batiks Deden Batik produces have penetrated not only local markets but also those overseas (Malaysia, Singapore, the United Arab Emirates, Australia, Saudi Arabia, the Netherlands). Deden has now a total of more than 100 people.

## KRIPIK BONGGOL PISANG

Bonggol pisang yang selama ini dianggap tidak bermanfaat ternyata memiliki kandungan Kalori, Protein Lemak H, arang Ca P Fe Vitamin Air (%) A (si) B (mg) C (mg). Berdasarkan komposisi kimia tersebut bonggol pisang mengandung cukup banyak karbohidrat (66,2%) sehingga dapat digunakan sebagai bahan makanan pengganti beras dan gandum.

Mitra binaan "Kripik Bonggol Pisang" binaan Daop 6 Yogyakarta dengan kejelian bisnisnya mengelola bonggol pisang menjadi keripik dengan beberapa pilihan rasa yaitu *original*, *barbeque*, balado, dan sapi panggang. Dengan bantuan pinjaman modal kerja dari PKBL KAI, mitra binaan ini terus mengembangkan usahanya. Kini, kripik bonggol sudah berkembang pesat, pesanannya sudah merambah ke luar kota. Kripik Bonggol Pisang pernah diikutkan sebagai nominasi UNS Award tahun 2013.

## BANANA WEEVIL CHIPS

Banana weevil that was once considered useless amazingly contains Calories, Protein Fat H, charcoal Ca P Fe Vitamin Water (%) A (si) B (mg) C (mg). Based on its chemical composition banana weevil contains sufficient carbohydrates (66.2%) making it a good substitute for rice and wheat.

The fostered partner of the Operation Area 6 of Yogyakarta "Kripik Bonggol Pisang" was able to produce banana weevil chips with many flavors; original, barbecue, Balado, and roast beef. With working capital loan from KAI PKBL Program, this fostered partner managed to keep expanding its business. Now, this chips business has grown rapidly and the chips have penetrated markets outside Yogyakarta. This banana chips product was nominated at the UNS Award event in 2013.

## SELDA SONGKET

Selda Songket merupakan usaha konveksi mitra binaan Daop 2 Bandung. Ibu Elly Ariani, pemilik Selda Songket sebelumnya adalah pekerja bank yang mengundurkan diri karena ingin fokus mengurus keluarganya. Kemudian ia tertarik memulai usaha dengan membuka Butik Selda Songket di Pasar Baru Bandung. Untuk memperluas usahanya, Ibu Elly mengajukan bantuan pinjaman modal dari Program Kemitraan KAI. Usahanya kini semakin berkembang. Selda Songket yang merupakan kain khas Palembang telah mampu menembus pasar di luar Bandung, bahkan sudah merambah sampai ke luar negeri dengan mengikuti Kuala Lumpur International Hijab Fair Tahun 2014.

## SELDA SONGKET

Selda Songket is a convection business that is also a fostered partner of the Operation Area 2 of Bandung. Mrs. Elly Ariani, the owner of Selda was previously a bank clerk who resigned because she wanted to become a total housewife. But then she was interested in starting a business by opening a Selda Songket boutique in the New Market Bandung. To expand her business, Mrs. Elly applied for assistance loan from our Partnership Program. Her business has become a lot bigger now. Selda Songket which is one of traditional fabrics from Palembang has penetrated markets outside Bandung and even those overseas when the product was exhibited at Kuala Lumpur International Hijab Fair 2014.

### B. Program Bina Lingkungan dan *External Relation*

Program Bina Lingkungan dan *External Relation* bertujuan membantu kebutuhan-kebutuhan masyarakat sekitar wilayah operasi Perseroan baik di bidang pendidikan, kesehatan, sarana/prasarana

### A. Community Development Program and External Relations

Programs of Community Development and External Relation are designed to help the communities residing near our operational areas meet their needs in education, health, and for public facilities, places of

umum, sarana ibadah dan sebagainya. Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2014 diantaranya adalah:

#### **1. Bantuan Untuk Fasilitas dan Kegiatan Keagamaan**

- Pada tanggal 19 Mei 2014 Perseroan menyerahkan bantuan pembangunan Masjid Riyadul Jannah di daerah tempat terjadinya PLH KA Malabar di KM 244 +0/1 Daop 2 Bandung. Bantuan ini juga sebagai bentuk ungkapan terima kasih atas bantuan masyarakat setempat saat terjadinya kejadian PLH.
- Pada tanggal 5 Juni 2014 Perseroan menyerahkan bantuan untuk pembangunan Pusat Pengkajian Islam (PPI) Al Halim Jl. K.H. R. Marzuki No. 50 C Bojongherang RT. 02 RW.16 Cianjur.
- Pada tanggal 9 Juni 2014 Perseroan menyerahkan bantuan untuk rehabilitasi gedung Pondok Putra-Putri Al-Mubarok di Jl. Bagon No. 50 Suling Bagon Puger Jember.
- Pada tanggal 3 Juli 2014, Perseroan menyerahkan bantuan untuk pembangunan masjid di Kementerian BUMN. Bantuan diserahkan oleh Direktur Keuangan didampingi VP CSR dan SM Keuangan Daop 1 Jakarta Nathan Siahaan.
- Pada bulan Oktober 2014 Perseroan memberikan bantuan untuk sarana ibadah di wilayah Daop 2 Bandung yaitu sumbangan dana sarana-prasarana Madrasah Diniyah Madinatul Barokah, Jl. Bakung 23 Blok 10 RW 10 Rancaekek Kencana Kabupaten Bandung, bantuan renovasi pembangunan Masjid Al-Ukhwah Komplek GBA Barat RW 14 Desa Lengkong Kecamatan Bojongsoang Kabupaten Bandung, bantuan untuk penyelesaian pembangunan Masjid Al-Hidayah Komplek Pasir Madur Endah II RW 20 Desa Mekarlaksana Kecamatan Ciparay Kabupaten Bandung dan bantuan renovasi pembangunan Masjid Jamie Al-Barokah Kp. Sadu Tengah RT02/06 Desa Sadu Kecamatan Soreang Bandung.
- Pada tanggal 24 Oktober 2014 Perseroan turut berpartisipasi mendukung acara Pawai Obor pada malam 1 Muharram 1436 H yang merupakan acara untuk menyambut datangnya Tahun Baru Islam. Pawai berlangsung di Kelurahan Babakan Ciamis Kecamatan Sumur Bandung Kota Bandung. Pawai obor yang diikuti oleh ratusan warga Kecamatan Sumur Bandung dan sekitarnya

worship and so on. The activities carried out in 2014 include:

#### **1. Assistance for Religious Facilities and Activities**

- On May 19, 2014 the Company gave donations for the construction of Riyadul Jannah mosque in the area where the railway PLH Malabar incident at KM 244 +0/1 Daop 2 Bandung happened. This assistance was also intended to express our gratitude to the local communities for their assistance during the incident.
- On June 5, 2014 the Company gave assistance for the development of the Islamic Studies Center (PPI) Al Halim on Jl K.H. R. Marzuki No. 50 C Bojongherang RT. 02 RW.16 Cianjur.
- On June 9, 2014 the Company gave assistance for the rehabilitation of Almubarok's boarding school located on Jl. Bagon No. 50 Suling Bagon Puger Jember.
- On July 3, 2014, the Company gave assistance for the construction of the mosque in the Ministry of SOEs. The assistance was handed by KAI's Director of Finance who was accompanied by VP CSR and Senior Manager of Finance of the Operation Area 1 of Jakarta Nathan.
- In October 2014, the Company gave assistance to places of worship in the area of Daop 2 Bandung in the form of find for infrastructure and facilities at Diniyah Madrasah Madinatul Barokah on Jl. Bakung 23 Blok 10 RW 10 Rancaekek Kencana the regency of Bandung; assistance for the renovation of Masjid Al-Ukhwah at the West GBA Complex RW 14 Lengkong Village Bojongsoang, the District of Bandung regency; assistance for the completion of the construction of Al-Hidayah Mosque at Komplek Pasir Madur Endah II RW 20, the village of Mekarlaksana, the Sub District of Ciparay, the District of Bandung; and assistance for the renovation of Jamie al-Barokah mosque in the village of Sadu Tengah, RT02/06 Sadu Village the District of Soreang Bandung.
- On October 24, 2014 the Company participated in supporting the torch parade event on the evening of 1 Muharram 1436 H, which is an event to welcome the arrival of the Islamic New Year. The parade took place in the Village of Babakan Ciamis the District of Sumur Bandung, Bandung. The torch parade was participated by hundreds of residents of

ini dilepas oleh Gubernur Jawa Barat Ahmad Heryawan.

- Sebagai bentuk rasa empati sosial, Perseroan mengadakan program Peduli Sahabat-KU bekerja sama dengan LAZ DPU Daarut Tauhid yang dilaksanakan pada 14 Juli 2014/Ramadhan 1435 H bertempat di Auditorium Kantor Pusat KAI. Kegiatan ini diikuti oleh sekitar 500 Anak Yatim Piatu dan Kaum Duafa yang berada dalam binaan 25 lembaga/panti asuhan yang ada di wilayah Kota Bandung. Pada acara ini Perseroan memberikan santunan kepada anak yatim yang diberikan secara simbolis oleh EVP Personalia (EMC). Selain santunan, juga diberikan bingkisan berupa alat tulis, tas sekolah, dan kaos anak-anak. Dalam kegiatan ini diadakan berbagai acara seperti lomba da'i cilik, lomba tafsir Qur'an, mewarnai, tausyiah/ceramah agama, hiburan nasyid, dan diakhiri dengan buka bersama.

## 2. Bantuan Bencana Alam dan Sarana-Prasarana

- Pada tanggal 24 Maret 2014 Perseroan menyerahkan bantuan untuk korban bencana erupsi Gunung Kelud.
- Pada tanggal 15 – 16 Desember 2014 Perseroan menyerahkan bantuan untuk korban bencana longsor Banjarnegara yang diserahkan oleh VP CSR bersama tim PKBL/CSR Daop 5 Purwokerto.
- Pada 10 Desember 2014 Perseroan diwakili oleh VP CSR dan Tim PKBL/CSR Daop 1 Jakarta menyerahkan sumbangan perbaikan fasilitas MCK dan jembatan untuk Kawasan Desa Wisata Baduy Dalam dan Baduy Luar.

## 3. Sumbangan Alat Musik Keroncong

Perseroan memberikan bantuan sumbangan alat musik untuk Grup Gunung Jati Musik Keroncong yang sering tampil menghibur penumpang di stasiun Daop 4 Semarang.

## 4. Peringatan 150 Tahun Jalur KA Pertama di Indonesia

Pada tanggal 16 – 17 Juni 2014 diadakan peringatan 150 tahun jalur KA pertama di Indonesia yang diselenggarakan di Stasiun Semarang Tawang dan Kedung Jati. Kegiatan berupa napak tilas jalur KA pertama ini bertujuan untuk mencari dan menemukan kembali nilai penting dari penyelenggaraan kereta api di kawasan Semarang dan sekitarnya. Selain napak tilas pada kegiatan ini dilakukan pemberian santunan kepada 100 orang anak yatim dan yayasan pengelolanya di sekitar Stasiun Kedungjati.

Sumur Bandung District and was released by West Java Governor Ahmad Heryawan.

- As a form of social empathy, the Company held a program of Peduli Sahabatku (care for my best friend) in cooperation with LAZ DPU Daarut Tauhid on July 14, 2014/Ramadhan 1435 H at the Auditorium of our Head Office. This event was attended by approximately 500 orphaned children and the underprivileged that are under care of 25 institutions/orphan houses in Bandung. During the event the Company represented by its EVP of Personnel (EMC) symbolically gave donations to the orphaned children. In addition to donation, gifts such as stationery, school bags and children's shirts were given to them. In this event a variety of contests were held such as for young preachers, Qur'an memorizing, coloring, religious lectures, nasyid performance. The event was closed with breakfasting together.

## 2. Natural Disaster Relief and Infrastructure

- On March 24, 2014 the Company gave assistance to victims of the eruption of Mount Kelud.
- On 15 - December 16, 2014 the Company gave assistance to victims of landslides in Banjarnegara that was submitted by VP CSR who was accompanied by the PKBL/CSR team of Daop 5 Purwokerto.
- On December 10, 2014, represented by VP CSR and CSR PKBL/CSR Team of Daop 1 Jakarta, the Company gave donation for the renovation of public toilets in Baduy Dalam and Baduy Luar Preserved Village.

## 3. Assistance for Keroncong Musical Instruments

The Company donated musical instruments to the Keroncong Group of Gunung Jati who regularly performs to entertain passengers at the station of the Operation Area 4 of Semarang.

## 4. The Celebration of 150 Years since the first railroad Line in Indonesia

On July 16 - June 17, 2014 the 150th anniversary of the first railway line to be built in Indonesia was held at Semarang Tawang Station and Kedung Jati. Activities included tracing back the first railway line with an aim to rediscover the important values of constructing railways in Semarang and its surrounding areas. Besides the trace back, the Company gave also donations to 100 orphaned children and the management of the orphan house that is located near Kedungjati Station.

### Tanggung Jawab Terhadap Konsumen

Menyediakan pelayanan terbaik bagi pelanggan dan memenuhi harapan pelanggan adalah keniscayaan bagi KAI karena hal tersebut sudah dicanangkan sebagai visi Perseroan. Peningkatan kualitas pelayanan terus diupayakan dari berbagai sisi operasional.

Pada tahun 2014 Perseroan membentuk organisasi *Customer Care* yang dipimpin oleh VP Customer Care (EPC) di bawah direktorat Komersial dan EVP Passenger Transport Marketing & Sales. Tugas pokok *Customer Care* adalah mengidentifikasi, merancang strategi, menyusun standar dan prosedur, anggaran, fasilitator program serta mengendalikan dan mengevaluasi kinerja pelayanan di daerah (Daop/ Divre). VP Customer care membawahi Manager *Contact Center*, *Service Assurance*, *Customer Care* dan *Intention & Loyalty*.

#### Contact Center 121

Salah satu layanan pelanggan yang terus ditingkatkan keandalannya adalah Contact Center 121 (CC 121). CC 121 disiapkan untuk melayani pelanggan mancakup reservasi tiket, penanganan keluhan, saran, kritik dan informasi lainnya yang berhubungan dengan kereta api. Mengingat fungsinya yang penting sebagai ujung tombak pelayanan Perseroan yang berhadapan langsung dengan pelanggan, salah satu tugas Manager *Contact Center* adalah mengelola kehandalan sistem dan infrastruktur *Contact Center* untuk mendukung operasional yang terintegrasi, serta pemeliharaan rutin perangkat kerja dan berkordinasi dengan pihak IT Kantor Pusat maupun Vendor IT dalam masalah *IT Application* dan *Networking*. Pada tahun 2014 CC 121 menerima 6.407.887 panggilan telpon atau rata-rata 17.566 panggilan telpon per hari.

#### Customer Service On Station

Perseroan menyediakan petugas *Customer Service on Station* (CSOS) untuk melayani segala kebutuhan calon penumpang KA di stasiun, seperti informasi tentang perjalanan kereta api. CSOS juga siap menerima berbagai keluhan dan masukan penumpang mengenai berbagai layanan KA. Hingga tahun 2014 Perseroan telah menempatkan CSOS di 34 stasiun di Daop 1 hingga Daop 4.

#### Customer Service Mobile

Perseroan menyediakan petugas *Customer Service Mobile* (CSM) di untuk melayani segala kebutuhan penumpang KA di Stasiun secara *mobile* atau jemput bola, khususnya saat *moment* Lebaran dan natal tahun baru. Sdm CSM berasal dari komunitas pecinta KA, SMA dan SMK.

### Responsibilities to Consumers

Offering the best service to customers while meeting customer expectation is a necessity for KAI and has been set as the Company's vision. We are continuously improving service quality on various operational fronts.

In 2014 the Company established a Customer Care organization led by VP of Customer Care (EPC) under the Directorate of Commercial and Passenger Transport EVP Marketing & Sales. The key task of Customer Care is to identify, design a strategy, set standards and procedures, budget, facilitator program and control and evaluate services at operations areas (Daop) and regional divisions (Divre). VP Customer care supervises Contact Center Manager, Service Assurance, Customer Care and Intention & Loyalty.

#### Contact Center 121

One of customer service aspects that we plan to keep improving in terms of reliability is our Contact Center (CC 121). CC 121 has been prepared to serve customers in ticket reservation, complaint handling, suggestions, criticisms and other information related to our railway services. Considering its important function as the spearhead of the Company's services who deal with customers, one of the Contact Center Manager tasks is to manage system reliability and Contact Center infrastructure to support our integrated operations and ensure routine maintenance of work devices while coordinating with the IT function at the Head Office and IT Vendors in IT Application and Networking issues. In 2014 the 121 CC received 6,407,887 phone calls or an average of 17,566 calls per day.

#### Customer Service On Station

We assign on Station customer service officers (CSOs) to meet the demand for services from our train passengers at the station, such as information about a train schedules. The officers are keenly ready to receive complaints and feedbacks from passengers about our railway services. By the end of 2014, CSOs had been assigned at 34 stations in our Operation Area 1 to Operation Area 4.

#### Customer Service Mobile

The Company provides Customer Service Mobile (CSM) to proactively serve the needs of railway passengers at our stations especially during the Id or Christmas and new year seasons. We staff this special frontline unit with train lover communities, and high school and vocational school students.

### **Customer Service On Train (CSOT)**

Perseroan menempatkan petugas *Customer Service on Train* (CSOT) di atas KA kelas Executive Argo dan Satwa dan Kereta Api Campuran (*Executive* dan *Bisnis*). CSOT siap memberikan pelayanan terbaik untuk kenyamanan penumpang. Segala bentuk keluhan penumpang dapat langsung ditangani semaksimal mungkin sehingga penumpang merasa nyaman. CSOT juga memiliki peranan penting saat terjadi sesuatu yang berimbang pada pemberian *service recovery*. Hingga tahun 2014 Perseroan telah menempatkan CSOT di 28 kereta api.

### **Mesin Antrian Q-Matic**

Untuk ketertiban calon penumpang yang akan melakukan pembelian dan penukaran tiket di stasiun diatur dengan sistem mesin antrian yang terintegrasi dengan komputer, berbasis *web* sehingga semua aktivitas antrian seluruh lokasi dapat terpantau terpusat secara mudah dan cepat serta data dapat dilihat secara real time ataupun historikal. Pada tahun 2014 mesin Q-Matic telah terpasang di tujuh stasiun besar yaitu Stasiun Gambir, Stasiun Pasar Senen, Stasiun Bandung, Stasiun Yogyakarta, Stasiun Surabaya Gubeng, Stasiun Semarang Tawang dan Stasiun Purwokerto.

### **Perluasan Channel Pembelian Tiket KA**

Untuk kemudahan konsumen dalam mendapatkan tiket, Perseroan terus memperluas channel pembelian tiket KA dengan membuka channel pembelian tiket secara online melalui mitra B2B maupun mitra B2C dengan kerjasama ini maka tiket kereta api dapat dibeli di agen resmi, minimarket, dan atau channel alternatif lainnya.

Di awal September 2014, Perseroan meluncurkan aplikasi *mobile* yang dinamakan “KAI Access”, yaitu aplikasi mobile untuk pemesanan tiket secara online dan mendapatkan info-info terbaru terkait kereta api melalui gawai. Aplikasi ini dapat diunduh di Google Playstore, Appstore, Windows Market, dan BlackBerry App World.

Perseroan juga mengembangkan sistem *e-wallet*, yaitu cara pembayaran non-tunai (*cashless*) untuk memudahkan pembelian tiket bagi pelanggan KA lokal. Salah satu bentuk transaksi *e-wallet* yang sudah berjalan adalah “Tap Izzy”, hasil kerja sama Perseroan dengan PT Telkomsel. Melalui akun T-Cash yang disediakan oleh PT Telkomsel, para pelanggan Telkomsel dapat mengikuti program Tap Izzy untuk pembelian tiket kereta api.

### **Customer Service On Train (CSOT)**

We have assigned Customer Service on Train (CSOT) officers on our Argo Executive class and Satwa and on our Mixed Executive and Business class trains. The officers are ready to provide the best service for customer convenience. It is how we can address and immediately handle passenger complaints and keep our passengers comfortable. The CSOT officers also have an important role when something unexpected happens to give service recovery. By the end of 2014, we have placed CSOT officers on 28 of our trains.

### **Queue Q-Matic Machine**

To allow hassle-free situation at our stations tickets are purchased and exchanged with the help of web-based queuing machine that is integrated with our computer system to allow relevant officers at our ticketing center to easily monitor and quickly monitor all activities at all locations in real time or historical way. In 2014 Q-Matic machines were installed at seven of our major stations that include Gambir Station, Pasar Senen Station, Bandung Station, Yogyakarta Station, Gubeng Surabaya Station, Tawang Semarang Station and Purwokerto Station.

### **Expansion of Channels of Ticket Purchase**

For customer convenience in obtaining train tickets, we continue to expand our channels of ticket purchases by establishing online channels for ticket purchases through authorized agents, supermarkets, and other alternative channels.

Early in September 2014, we launched a mobile application called “KAI Access,” which is a mobile application developed to facilitate passengers to book tickets online and get the latest info related to railway services through gadgets. This application can be downloaded at the Google Playstore, Appstore, Windows Market, and BlackBerry App World.

We have also developed our *e-wallet* system, which a cashless means of payment to facilitate purchases of train tickets for local railway customers. One of the *e-wallet* transactions already running is the “Tap Izzy”, which is a product of the Company’s cooperation with PT Telkomsel. Through the T-Cash account provided by PT Telkomsel, Telkomsel customers can participate in the Tap Izzy program to purchase train tickets.

### **Survey Kepuasan Pelanggan 2014**

Pada triwulan ketiga 2014 dilakukan survei kepuasan pelanggan oleh Markplus dengan metode kuantitatif - wawancara tatap muka. Jumlah responden sebanyak 1.400 pelanggan dari Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta dan Surabaya yang merupakan penumpang kereta Argo Wilis, Cirebon Ekspress, Fajar Utama Yogyakarta, Krakatau, Pasundan, Argo Anggrek Malam, Harina, Mutiara Selatan, Majapahit, dan Progo. Hasil survei mencapai indeks 4,09 dari skala 1 – 5. Meningkat dibandingkan survei serupa pada tahun 2013 yang mencapai 3,9.

### **Gathering Pelanggan KAI**

Untuk secara terus menerus meningkatkan kualitas layanan kepada pelanggan, sekaligus berupaya menjaga hubungan dengan pelanggan. Hubungan dengan pelanggan perlu terus dibina, terutama dengan pelanggan-pelanggan setia, yang telah menggunakan jasa angkutan kereta api sejak lama. Dalam rangka memberi ruang untuk tumbuh lebih baik bersama para pelanggan, maka KAI menyelenggarakan *Customer Gathering* 2014 bersama Sahabat KAI dengan tema “Satu Hati Bagi Pelanggan KAI” yang dilaksanakan tanggal 11 – 12 Oktober 2014 di Semarang.

### **Gathering Komunitas CSM**

KAI memiliki hajat besar setiap tahunnya yakni pada masa angkutan lebaran dan masa angkutan natal tahun baru. Pada moment tersebut segala persiapan dilakukan demi memberikan pelayanan yang terbaik kepada para pengguna jasa. Pada unit pelayanan selain memaksimalkan peran dan tugas *Customer Service on Station* (CSOS), *Customer Service on Train*, pada tahun 2014 juga didukung oleh *Customer Service Mobile* (CSM). CSM diambil dari para komunitas pecinta Kereta Api yang ada di seluruh Daop dan ditempatkan di Stasiun di wilayahnya. Guna memberi apresiasi dan menjaga hubungan baik dengan CSM diselenggarakan CSM Gathering dengan tema: “SATU HATI BAGI SAHABAT SETIA” yang dilaksanakan tanggal 17-18 September 2014.

### **Survei Mystery Shopping**

Pada triwulan ketiga tahun 2014 Perseroan menugaskan pihak ketiga untuk melakukan survei *mystery shopping/interactive shopping* terhadap petugas *Customer Service on Station* (CSOS) dan *Customer Service on Train* (CSOT). Responden yang terdiri dari 47 petugas CSOS, 25 petugas CSOT dan 51 petugas loket harus melayani berbagai pertanyaan dari petugas survei tanpa menyadari bahwa mereka bukan penumpang biasa. Survei menghasilkan indeks layanan KAI 2014 mencapai nilai 3,80 dari skala 1 – 5.

### **Customer Satisfaction Survey 2014**

In the third quarter of 2014, a customer satisfaction survey was conducted by Markplus with quantitative methods - face-to-face interviews. The survey engaged as many as 1,400 respondents who are customers from Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta and Surabaya, and passengers of our Argo Wilis, Cirebon Ekspress, Fajar Utama Yogyakarta, Krakatau, Pasundan, Argo Anggrek Malam, Harina, Mutiara Selatan, Majapahit, and Progo trains. The survey produced an index of 4.09 of a scale of 5, higher than 3.9 reached in 2013.

### **KAI Customer Gathering**

Designed to keep improving service quality while trying to maintain relationship with customers. It is necessary that we forge good relationship with our customers especially those who have been our loyal customers for a considerably long time. In order to give room for faster growth along with our customers, the Company held Customer Gathering with KAI Companions 2014 with the theme “One Heart For KAI Customers” on October 11 to 12, 2014 in Semarang.

### **CSM Community Gathering**

KAI has its big moments every year, which happen during the Eid or Christmas and new year holiday seasons. During these peak seasons, we usually make all the necessary preparations to give the best service to our service users. We formed the Customer Service Mobile in 2014 to maximize our service unit besides maximizing the role and duties of Customer Service on Station (CSOs), and Customer Service on Train. We recruit CSM staff from train lovers' community at our Daop who are then stationed at train stations in the respective Daop. To show appreciation and keep up our good relations with CSM, we held our first CSM Gathering on September 17-18, 2014 themed “THE HEART FOR FAITHFUL FRIEND.”

### **Mystery Shopping Survey**

In the third quarter of 2014 the Company assigned an independent third party to conduct a mystery shopping/interactive shopping survey on staff of Customer Service on Station (CSOs) and Customer Service on Train (CSOT). Respondents consisting of 47 CSOs officers, 25 CSOT officers and 51 counter officers were answering questions from survey officers without knowing that they were not regular passengers. The survey produced services index of KAI in 2014 where our company had a score of 3.80 on a scale of 5.

## Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2011 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api

Pengertian standar pelayanan minimum merupakan pelayanan publik (*public policy*) yang menyangkut kualitas dan kuantitas pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah sebagai salah satu indikator kesejahteraan masyarakat.

Standar pelayanan minimum memiliki nilai yang sangat strategis baik bagi pemerintah (regulator), kereta api (operator) maupun bagi masyarakat (konsumen).

Standar Pelayanan Minimum tersebut meliputi:

1. Standar Pelayanan Minimum di stasiun kereta api, dan
2. Standar Pelayanan Minimum di perjalanan.

Fasilitas yang harus dipenuhi sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 9 Tahun 2011 adalah sebagai berikut:

1. Pemenuhan Fasilitas di Perjalanan Kereta Api
  - a. Pintu: Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi.
  - b. Jendela: Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi.
  - c. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran: Jumlah penumpang lebih maksimum 25% dari jumlah tempat duduk dan memiliki nomor tempat duduk dan atau nomor kereta (KA Antarkota). Jumlah penumpang maksimum 1 m<sup>2</sup> untuk 6 orang (KA Perkotaan).
  - d. Toilet: Berfungsi sesuai dengan standar teknis dan standar operasi.
  - e. Lampu penerangan dalam kereta: Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi.
  - f. Kipas angin: Minimal 95% berfungsi sesuai dengan standar teknis dan standar operasi. Suhu dalam kabin 25°-28° C. 5 (lima) buah kipas angin dan 4 (empat) buah exhaust dengan diameter propeller minimum 30 cm.
  - g. Rak bagasi: Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi.
  - h. Restorasi: Harus tersedia.
  - i. Informasi stasiun yang akan disinggahi/dilewati secara berurutan: Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan ditempat yang strategis, mudah dilihat dan dibaca dengan jelas. Informasi dalam bentuk audio harus mudah didengar dan jelas.

## Implementation of Regulation of the Minister of Transportation No. 9 of 2011 on Minimum Service Standards for Passenger Transport by Train

The term minimum service standards refer to public services pertaining to the quality and quantity of public services provided by the government as one of the indicators of the welfare of society.

Minimum service standards carry strategic values for the government (regulator), railway services (operator) and for society (consumers).

Minimum Service Standards include:

1. Minimum Service Standards at railway stations, and
2. Minimum Service Standards during railway trips.

Among facilities that must meet Regulation No. 9 of 2011 are:

1. Facilities that should meet the standards during railway trips.
  - a. Door: Should meet at least 95% of technical and operating standards.
  - b. Window: Should meet at least 95% of technical and operating standards
  - c. Fixed seats with backrest: The number of passengers should not be over by 25% of the number of seats and passengers should have of seat numbers and or train number (intercity trains). The maximum number for passenger in 1 sqm is 6 passengers (Urban trains).
  - d. Lavatory: should meet technical and operating standards.
  - e. Lighting in train cars: should meet at least 95% of technical and operating standards.
  - f. Fans: At least 95% of the entire fans should function in accordance with technical and operating standards. The temperature in the cabin should be between 25° and 28°C. There should be at least five (5) units of fans and 4 (four) exhaust with diameters of at least 30 cm.
  - g. Luggage: Should meet at least 95% of technical and operating standards.
  - h. Restoration: Must be available.
- i. Information on stations trains will stop in sequence: Visual information should be placed in a spot that makes it easy to read clearly. The information in audio form must be very audible.

- j. Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, balita, orang sakit dan lansia: Minimal 5% dari stan formasi.
  - k. Fasilitas kesehatan: 1 (satu) set ditempatkan di setiap kereta.
  - l. Fasilitas keselamatan dan keamanan: Sesuai standar operasi. Minimal terdapat 1 orang petugas menjaga 2 kereta.
  - m. Nama dan nomor urut kereta: 2 (dua) buah di setiap kereta pada bagian luar di setiap bagian sisi kiri dan kanan kereta. 1 (satu) buah dipasang pada setiap samping pintu naik/turun penumpang. 1 (satu) buah dipasang pada setiap ujung kereta bagian dalam.
  - n. Informasi gangguan perjalanan kereta api: informasi disampaikan segera dapat melalui petugas atau suara.
  - o. Ketepatan jadwal kereta api: Keterlambatan 20% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan (KA Antarkota). Keterlambatan 15% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan (KA Antarkota).
2. Pemenuhan Fasilitas di Stasiun
- a. Informasi yang jelas dan mudah dibaca: Diletakkan ditempat strategis, mudah dilihat oleh jangkauan penglihatan pengguna jasa, ditempat yang dimaksud, dan berdasarkan jumlah pintu masuk stasiun dan atau areal loket penjualan tiket.
  - b. Loket: Maksimum 30 detik per penumpang dan tersedia informasi ketersediaan tempat duduk untuk kelas eksekutif dan bisnis.
  - c. Ruang tunggu: Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m<sup>2</sup>.
  - d. Tempat ibadah: Minimum 4 orang laki-laki dan 4 orang perempuan (Stasiun Besar). Minimum 4 orang (laki-laki dan perempuan) (Stasiun Sedang dan Kecil).
  - e. Toilet: Pria (6 normal, 2 *disable*) Wanita (6 normal, 2 *disable*) (Stasiun Besar). Pria (4 normal, 1 *disable*) Wanita (4 normal, 1 *disable*) (Stasiun Sedang). Pria (2 normal, 1 *disable*) Wanita (2 normal, 1 *disable*) (Stasiun Kecil).
  - f. Tempat parkir: Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar.
  - g. Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang: Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.
- j. Special facilities and services for passengers with disabilities, pregnant women, children, the sick and senior citizens should constitute a minimum of 5% of the booth formations.
  - k. Health facility: 1 (one) set should be placed in each train car.
  - l. Safety and security facilities: should meet operation standards. There should be at least 1 officer to take care of two train cars.
  - m. The name and number of trains: 2 (two) tags on the right and left of each train car exterior. 1 (one) tag should be placed on each side of passenger entrance/exit door. 1 (one) tag should be placed on each end of the train car interior.
  - n. Information on railway travel disruption: the information should be given immediately via train officers or through audio speaker.
  - o. Punctuality of train schedules: should not exceed 20% of the total travel time scheduled (for intercity trains). Should not exceed 15% of the total travel time scheduled (for city trains).
2. Facilities that should meet the standards for railway stations
- a. Clear and easy to read information: should be placed strategically and within vision range to make it easy for service users to see in a designated place depending on the number of each station's entrance and area of ticket booth.
  - b. Ticket booth: the time spent with each passenger should not exceed 30 seconds and the booth should provide information on seat availability for executives and business classes.
  - c. Lounges: should be at least 0.6 sqm per one passenger.
  - d. Places of worship: should accommodate at least 4 male and 4 female (at big station). Should accommodate at least 4 people (male and female) (at small and mid stations).
  - e. Rest Room: Male (6 normal, 2 *disable*) Female (6 normal, 2 *disable*) (at big station). Male (4 normal, 1 *disable*) Female (4 normal, 1 *disable*) (at mid sized station). Male (2 normal, 1 *disable*) Female (2 normal, 1 *disable*) (at small station).
  - f. Parking Lot: The size of parking lot should be adjusted to our available land area. The flow of entering and exiting vehicles should be kept smooth.
  - g. Facilities for passenger comforts when getting on and off trains: The elevation of train platform should be equal to that of train car's deck.



- h. Fasilitas penyandang cacat: Kemiringan ramp untuk akses penyandang cacat maksimum 20%.
- i. Fasilitas kesehatan: Tersedianya fasilitas pertolongan pertama kesehatan penumpang.
- j. Fasilitas keselamatan dan keamanan: Standar Operasi Stasiun.

Pasca sosialisasi PM 9 Tahun 2011 oleh tim Dirjen dan PT. KAI telah dilaksanakan Pemantauan kelengkapan fasilitas SPM di Atas Kereta dilaksanakan secara berkala oleh tim *Quality Control*. Hasil pemantauan kelengkapan fasilitas SPM di atas KA yang sebagian besar masih belum terpenuhi adalah sebagai berikut:

1. Untuk Kereta Komersial (Antar Kota)
  - a. Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di setiap kereta, hampir keseluruhan APAR hanya tersedia di Kereta Makan.
  - b. Fasilitas Prioritas ditempatkan pada ujung kereta dan terdapat informasi untuk mempermudah para penumpang difable, yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, orang sakit, dan lansia untuk menggunakan Angkutan Kereta Api Penumpang, sebagian masih belum terpasang.
2. Untuk Kereta Ekonomi (Antar Kota/Perkotaan) Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di setiap kereta, hampir keseluruhan APAR hanya tersedia di Kereta Makan.
3. Untuk pemenuhan fasilitas SPM di Stasiun.
  - a. Lokasi dan Petunjuk Arah Angkutan Lanjutan belum terpasang di sebagian besar stasiun.
  - b. Jumlah bilik/urinoir di toilet masih di sebagian stasiun masih belum sesuai SPM.

Sedangkan untuk progres pemenuhan fasilitas SPM yang masih belum dipenuhi akan segera di tindak lanjuti.

- h. Facilities of the Disabled: The slope of the ramp for disabled access should be 20% at maximum.
- i. Health facilities: passenger health first aid facilities should be available at all times.
- j. Safety and security facilities: should meet Station Operating Standards.

After the socialization PM 9 in 2011 by a team from the Directorate General and KAI, our Quality Control team has been monitoring the adequacy of SPM facilities on our trains. The results of the monitoring show that some facilities are not yet adequate as described below:

1. For Commercial Train (Inter-City)
  - a. Light Fire extinguisher (APAR) in each train car; in average APAR is only available in our dining cars.
  - b. Priority facilities—that should be placed on each rear of train car series to make it easier for Disabled passengers including the disabled, pregnant women, and the sick and senior citizens - are still not available.
2. For Economy Trains (Inter-City/City Trains) Light Fire extinguisher (APAR) in each train car; in average APAR is only available in our dining cars.
3. For meeting standards for SPM facilities at railway stations.
  - a. Location and Directions for feeders have not been installed in most of our stations.
  - b. The number of booths/urinal in the rest rooms in most of our stations has not met SPM standards.

In the meantime, we are planning to meet the unmet standards for SPM facilities immediately.

# Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

## Responsibility of Annual Report

Kami yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa semua informasi dalam laporan tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2014 telah dimuat secara lengkap dan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan tahunan perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Bandung, April 2015

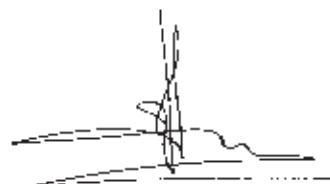
We the undersigned declare that all the information included in the annual report 2014 of PT Kereta Api Indonesia (Persero) has been fully disclosed and we are responsible for the truthfulness of the content of the company's annual report.

This is our declaration, which has been made truthfully.

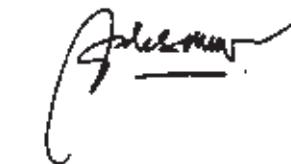
**Dewan Komisaris**  
**Board of Commissioners**



**DJOKO SARWOKO**  
Komisaris Utama  
President Commissioner



**ASHWIN SASONGKO S.**  
Komisaris  
Commissioner



**UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI**  
Komisaris  
Commissioner



**MUCHTAR ARIFIN**  
Komisaris  
Commissioner



**LEON MUHAMAD**  
Komisaris  
Commissioner



**HAMBRA**  
Komisaris  
Commissioner



**DANANG PARIKESIT**  
Komisaris Independen  
Independent Commissioner

**Direksi**  
**Board of Directors**

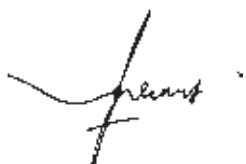
*Arunum -*

**EDI SUKMORO**

Direktur Utama  
President Director



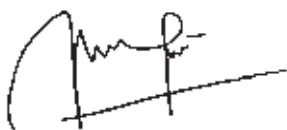
**BAMBANG EKO MARTONO**  
Direktur Komersial  
Managing Director of Commerce



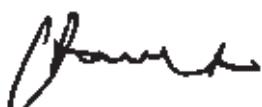
**A. HERLIANTO**  
Direktur Operasional  
Managing Director of Operation



**SLAMET SUSENO PRIYANTO**  
Direktur Pengelolaan Prasarana  
Managing Director of Infrastructure



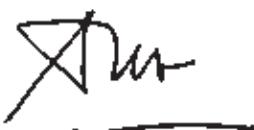
**RONO PRADIPTO**  
Direktur Pengelolaan Sarana  
Managing Director of Rolling Stock



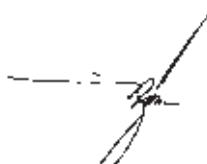
**CANDRA PURNAMA**  
Direktur Keselamatan dan Keamanan  
Managing Director of Safety and Security



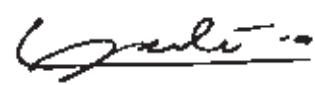
**M. KUNCORO WIBOWO**  
Direktur SDM, Umum,  
dan Teknologi Informasi  
Managing Director of Human  
Capital, General Affairs, and  
Information Technology



**HANGGORO BUDI WIRYAWAN**  
Direktur Logistik dan Pengembangan  
Managing Director of Logistic  
and Development



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



**KURNIADI ATMOSASMITO**  
Direktur Keuangan  
Managing Director of Finance





# Laporan Keuangan Konsolidasian

Consolidated Financial Statements

---



## **PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

Laporan Keuangan Konsolidasian beserta Laporan Auditor  
Independen tanggal 31 Desember 2014

dan tahun yang berakhir pada tanggal tersebut /

*Consolidated Financial Statements with Independent Auditors'  
Report as of December 31, 2014 and for the year then ended*

Nomor / Number : 008/LAI-KAI/II/15  
Tanggal / Dated : 17 Februari / February 17, 2015

### **KANTOR PUSAT JAKARTA**

Wisma Staco 3<sup>rd</sup> Floor. Sulte D. Jl. Casablanca Kaw. 18 Jakarta 12870. Indonesia  
Tel. : +62218317046 - 48, 83701104, Fax. : +62218317050 Email : [hlbjakarta@hadori.co.id](mailto: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-116/KM.I/2009**

**KERETA API**

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

SURAT PERNYATAAN DIREKSI TENTANG TANGGUNG  
JAWAB ATAS LAPORAN KEUANGAN  
TANGGAL 31 DESEMBER 2014 DAN 2013

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

BOARD OF DIRECTORS' STATEMENT REGARDING THE  
RESPONSIBILITY FOR THE FINANCIAL STATEMENTS  
YEARS ENDED DECEMBER 31, 2014 AND 2013

Kami, yang bertanda tangan di bawah ini:

We, the undersigned:

Nama	:	Edi Sukmoro	Name
Alamat kantor	:	Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung	Office address
Alamat rumah	:	Jl. Kemang Selatan II / 20 Mampang Prapatan, Jakarta Selatan	Residential address
Telepon	:	-	Telephone
Jabatan	:	Direktur Utama	Title
 Nama	:	Kurniadi Atmosasmito	Name
Alamat kantor	:	Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung	Office address
Alamat rumah	:	Taman Meruya Ilir Blok H-7 / 16 Jakarta Barat	Residential address
Telepon	:	021-5851087	Telephone
Jabatan	:	Direktur Keuangan	Title

menyatakan bahwa:

declare that:

- 1 Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan
  - 2 Laporan keuangan telah disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan 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 internal dalam perusahaan
- 1 We are responsible for the preparation and presentation of the financial statements.
- 2 The financial statements have been prepared and presented in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards;
- 3 a. All information in financial statements have been disclosed in a complete and truthful manner;
- b. The financial statements do not contain any incorrect information or material fact, nor do they omit information or material fact;
- 4 We are responsible for company internal control

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Thus this statement is made truthfully.

Atas nama dan mewakili Dewan Direksi/For and on behalf of the Board of Directors:



Edi Sukmoro

Kurniadi Atmosasmito

Direktur Utama/ President Director

Direktur Keuangan/ Finance Director

Jakarta, 17 Februari 2015/ February 17, 2015

D1	<i>f</i>	D2	<i>f</i>	D3	<i>f</i>	D4	<i>k</i>	D5	<i>f</i>	D6	<i>f</i>	D7	<i>f</i>	D8
EKCA	<i>k</i>	EKCB	<i>z</i>	EKCC	<i>-</i>	EKCF	<i>v</i>	EKCP	<i>4</i>	EKCR	<i>p</i>	EKCW	<i>f</i>	

## Laporan Auditor Independen

Laporan No.: 008/LAI-KAI/II/15

Kepada:  
Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi  
PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Kami telah mengaudit laporan keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") dan entitas anak terlampir, yang terdiri atas laporan posisi keuangan konsolidasian tanggal 31 Desember 2014, serta laporan laba-rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, serta suatu ringkasan kebijakan akuntansi signifikan dan informasi penjelasan lainnya.

### Tanggung jawab manajemen atas laporan keuangan konsolidasian

Manajemen bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian wajar atas laporan keuangan konsolidasian ini sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia, dan atas pengendalian internal yang dianggap perlu oleh manajemen untuk memungkinkan penyusunan laporan keuangan konsolidasian yang bebas dari kesalahan penyajian material, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan, dan kepatuhan terhadap kontrak perjanjian, undang-undang dan peraturan sesuai kegiatan usaha.

### Tanggung jawab auditor

Tanggung jawab kami adalah untuk menyatakan suatu opini atas laporan keuangan konsolidasian ini berdasarkan audit kami. Kami melaksanakan audit kami berdasarkan Standar Audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan oleh Badan Pemeriksa Keuangan. Standar tersebut mengharuskan kami untuk mematuhi ketentuan etika serta merencanakan dan melaksanakan audit untuk memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan konsolidasian bebas dari kesalahan penyajian material.

## *Independent Auditors' Report*

*Report No.: 008/LAI-KAI/II/15*

*The Shareholders, Board of Commissioners  
and Directors  
PT Kereta Api Indonesia (Persero)*

*We have audited the accompanying consolidated financial statements of PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("the Company") and its subsidiaries, which comprise the consolidated statement of financial position as of December 31, 2014, and the consolidated statement of comprehensive income, consolidated statement of changes in equity, and consolidated statement of cash flow for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.*

### Management's responsibility for the consolidated financial statements

*Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and its compliance to contractual agreements, laws and regulations applicable to the businesses.*

### Auditors' responsibility

*Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with Standards on Auditing established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants and State Financial Auditing Standard issued by Supreme Audit Body. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free of material misstatement.*

## KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3<sup>rd</sup> 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-IIG/KM.I/2009

Laporan No.: 008/LAI-KAI/II/15

Suatu audit melibatkan pelaksanaan prosedur untuk memperoleh bukti audit tentang angka-angka dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Prosedur yang dipilih bergantung pada pertimbangan auditor, termasuk penilaian atas risiko kesalahan penyajian material dalam laporan keuangan, baik disebabkan oleh kecurangan atau kesalahan. Dalam melakukan penilaian atas risiko tersebut, auditor mempertimbangkan pengendalian internal yang relevan dengan penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan untuk merancang prosedur audit yang tepat sesuai dengan kondisinya, tetapi bukan untuk tujuan menyatakan opini atas keefektivitasan pengendalian internal entitas. Suatu audit juga mencakup pengevaluasian atas ketepatan kebijakan akuntansi yang digunakan dan kewajaran estimasi akuntansi yang dibuat oleh manajemen, serta pengevaluasian atas penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Selain itu audit juga mencakup pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap kontrak, persyaratan bantuan dan pasal-pasal tertentu peraturan perundang-undangan serta kepatuhan terhadap pengendalian intern.

Kami yakin bahwa bukti audit yang telah kami peroleh adalah cukup dan tepat untuk menyediakan suatu basis bagi opini audit kami.

#### Opini

Menurut opini kami, laporan keuangan konsolidasian terlampir menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan entitas anaknya tanggal 31 Desember 2014 serta kinerja keuangan dan arus kas konsolidasianya untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

Report No.: 008/LAI-KAI/II/15

*An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amount and disclosure in the financial statements. The procedures selected depend on the auditors' judgement, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditors consider internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements. The audit also includes test of compliance with contracts, terms of grants and applicable certain articles of law and regulation and internal controls.*

*We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.*

#### Opinion

*In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its subsidiaries as of December 31, 2014 and their consolidated financial performance and cash flows for the year then ended, in accordance with the Indonesian Financial Accounting Standards.*

Laporan No.: 008/LAI-KAI/II/15.

#### Penekanan atas suatu hal

Audit kami atas laporan keuangan konsolidasian dan entitas anak pada tanggal 31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut dilaksanakan dengan tujuan untuk menumuskan suatu opini atas laporan keuangan konsolidasian tersebut secara keseluruhan. Informasi keuangan Perusahaan (Entitas Induk) terlampir, yang terdiri dari laporan posisi keuangan tanggal 31 Desember 2014, serta laporan laba rugi komprehensif, laporan perubahan ekuitas, dan laporan arus kas untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut (secara kolektif disebut sebagai "Informasi Keuangan Entitas Induk"), yang disajikan sebagai informasi tambahan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir, disajikan untuk tujuan analisis tambahan dan bukan merupakan bagian dari laporan keuangan konsolidasian yang diharuskan menurut Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia. Informasi Keuangan Entitas Induk merupakan tanggung jawab manajemen Perusahaan serta dihasilkan dari dan berkaitan secara langsung dengan catatan akuntansi dan catatan lainnya yang mendasarinya yang digunakan untuk menyusun laporan keuangan konsolidasian terlampir. Informasi Keuangan Entitas Induk telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir berdasarkan Standar Audit yang ditetapkan oleh Institus Akuntan Publik Indonesia, dan menurut opini kami, Informasi Keuangan Entitas Induk disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan.

#### Hal lain

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen Perusahaan masing-masing dalam laporan kami No.008B/LK-UU/KAI/II/15 dan No.008C/LK-PI/KAI/II/15 tanggal 17 Februari 2015.

Report No.: 008/LAI-KAI/II/15

#### Emphasis of matter

*Our audit of the consolidated financial statements of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2014 and for the year then ended were conducted for the purpose of forming an opinion on the consolidated financial statements take as a whole. The accompanying financial information of the Company (Parent Entity), which consists of the financial position as of December 31, 2014, and the statement of comprehensive income, statement of changes in equity, and statement of cash flows for the year then ended (collectively referred to as "Parent Entity Financial Information"), which is presented as additional information to the attached consolidated financial statements, are presented for purpose of the additional analysis and is not a required part of the accompanying consolidated financial statements require under Indonesia Financial Accounting Standards. This Parent Entity Financial Information is the responsibility of the Company's management and was derived from and relates directly to the underlying accounting and other records use to prepare the accompanying consolidated financial statements. Such Parent Entity Financial Information has been subjected to the auditing procedures applied in our audits of the accompanying consolidated financial statements in accordance with Standard on Auditing established by the Indonesian Institute of Public Accountant. In our opinion, such Parent Entity Financial Information is fairly stated, in all material respects, in relation to the accompanying consolidated financial statements as a whole.*

#### Other matter

*Compliance with applicable laws and regulation and internal control are reported separately to the Company's management in our reports No. 008B/LK-UU/KAI/II/15 and No. 008C/LK-PI/KAI/II/15 dated February 17, 2015.*



Abdul Khoir, CPA

Izin Akuntan Publik / Public Accountant License AP.0048

17 Februari 2015 / February 17, 2015

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK**  
**LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN**

31 Desember 2014

(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION**

December 31, 2014

(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	Catatan/ Notes	2013	
<b>ASET</b>				
<b>ASSET LANCAR</b>				
Kas dan setara kas	1.885.535.488.482	5b,5g,5s,7	1.836.572.296.005	Cash and cash equivalents
Investasi jangka pendek - bersih	-	8	-	Short-term investment - net
Piutang usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu Rp118.509.307.325 tahun 2014 dan Rp7.254.955.532 tahun 2013)	447.545.945.709	5f,5h,9	361.708.039.081	Trade receivables (net of allowance for doubtful accounts of Rp118.509.307.325 in 2014 and Rp7.254.955.532 in 2013)
Piutang lain-Lain (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu Rp174.387.625.774 tahun 2014 dan Rp285.146.999.378 tahun 2013)	41.372.149.604	10	140.818.671.072	Other receivables (net of allowance for doubtful accounts of Rp174.387.625.774 in 2014 and Rp285.146.999.378 in 2013)
Persediaan	602.850.066.645	5i,11	638.527.404.893	Inventories
Pendapatan yang masih akan diterima	394.785.118.530	12	249.168.021.777	Accrued income
Uang muka	362.500.193.133	13	33.502.702.419	Advances
Pajak dibayar dimuka	16.896.980.868	14a	162.794.534.953	Prepaid taxes
Aset lancar lainnya	54.828.818.863	15	714.791.935.993	Other current assets
<b>Jumlah Aset Lancar</b>	<b>3.806.314.761.834</b>		<b>4.137.883.606.193</b>	<b>Total Current Assets</b>
<b>ASET TIDAK LANCAR</b>				
Aset pajak tangguhan	128.114.060.704	5p,6c,14e	168.414.027.095	Deferred tax assets
Aset tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp3.332.495.519.465 tahun 2014 dan Rp2.893.956.078.436 tahun 2013)	12.156.628.573.443	5j,5m,6a,16	10.312.016.612.487	Fixed assets (net of accumulated depreciation of Rp3.332.495.519.465 in 2014 and Rp2.893.956.078.436 in 2013)
Properti investasi	698.373.498	5k,17	698.373.498	Investment properties
Aset lain-lain:				Other assets:
Aset dalam konstruksi	51.984.774.679	5l,18	27.538.960.041	Construction In progress
Persediaan scrap - bersih	4.608.887.049	19	5.253.973.492	Net - Scrap inventory
Beban ditangguhkan - bersih	1.058.984.063	5n,20	1.920.360.812	Net - Deferred charges
Aset takberwujud - bersih	24.894.142.035	5o,21	21.501.854.895	Net - Intangible assets
Hak pengoperasian aset prasaranra - Bersih	575.280.558.669	22	491.884.943.674	Infrastructure assets operating rights - net
Kerjasama operasi	59.943.869.856	5o,23	26.224.690.033	Joint operation
Dana pensiun swakelola	67.734.230.160	24a	60.317.955.206	Self-managed pension fund
Lain-lain	17.348.049.416	25	5.115.409.961	Others
<b>Jumlah aset lain-lain</b>	<b>802.853.495.927</b>		<b>639.758.148.114</b>	<b>Total other assets</b>
<b>Jumlah Aset Tidak Lancar</b>	<b>13.088.294.503.572</b>		<b>11.120.887.161.194</b>	<b>Total Non-Current Assets</b>
<b>JUMLAH ASET</b>	<b>16.894.609.265.406</b>		<b>15.258.770.767.387</b>	<b>TOTAL ASSETS</b>

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK**  
**LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN**  
**31 Desember 2014**  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION**  
**December 31, 2014**  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	Catatan/ Notes	2013	
<b>LIABILITAS DAN EKUITAS</b>				
<b>LIABILITAS</b>				
<b>LIABILITAS LANCAR</b>				
Liabilitas jangka pendek	3.348.648.881.693	5h,26	1.640.532.765.030	<b>Short-term liabilities</b>
Utang usaha	553.368.730.197	5q,27	1.021.461.402.034	<i>Trade payables</i>
Biaya yang masih harus dibayar	787.272.250.333	28	704.864.548.295	<i>Accrued expenses</i>
Utang pajak	84.925.075.104	14b	561.717.028.514	<i>Taxes payable</i>
Pendapatan diterima dimuka	430.574.516.222	29	311.545.865.042	<i>Unearned Income</i>
Liabilitas lancar lainnya	38.374.472.139	30	18.412.719.129	<i>Other current liabilities</i>
Jumlah liabilitas lancar	<u>5.243.163.925.688</u>		<u>4.258.534.328.044</u>	<i>Total current liabilities</i>
<b>LIABILITAS TIDAK LANCAR</b>				
Liabilitas imbalan kerja	95.036.851.599	5r,6b,31	88.845.595.808	<b>NON-CURRENT LIABILITIES</b>
Utang iuran pensiun sekaligus	416.763.202.000	32	496.263.202.000	<i>Employment benefit obligation</i>
Utang iuran pensiun swakelola	67.734.230.160	24b	60.317.955.206	<i>Lump-sum pension contribution liability</i>
Liabilitas jangka panjang	4.146.521.743.277	5h,33	4.232.558.972.136	<i>Self-managed pension fund contribution liability</i>
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	<u>4.726.056.027.036</u>		<u>4.877.985.725.150</u>	<i>Long-term liabilities</i>
<b>JUMLAH LIABILITAS</b>	<b><u>9.969.219.952.724</u></b>		<b><u>9.136.520.053.194</u></b>	<i>Total non-current liabilities</i>
<b>EKUITAS</b>				
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada Pemilik - Entitas Induk				<b>TOTAL LIABILITY</b>
Modal Saham	3.296.547.000.000	34	3.296.547.000.000	<b>EQUITY</b>
(Modal dasar 9.880.000 saham, nominal Rp1.000.000 per saham.				<i>Equity attributable to owners of the company - parent entity</i>
Ditempatkan dan disetor penuh 3.296.547 saham pada 2014)				<i>Capital stock</i>
Bantuan Pemerintah yang belum ditentukan statusnya	1.197.801.340.845	35	1.197.801.340.845	<i>(Authorized 9.880.000 shares, par Rp1.000.000 per share.</i>
Selisih likuidasi	968.134.948	36	968.134.948	<i>Issued and fully paid 3.296.547 shares in 2014)</i>
Saldo laba:				
Cadangan umum	4.747.279.983		4.747.279.983	<i>General reserve</i>
Saldo laba yang dicadangkan	669.202.921.083		669.202.921.083	<i>Appropriated</i>
Saldo laba yang belum dicadangkan	1.658.086.160.633		849.965.500.212	<i>Unappropriated</i>
Jumlah Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada Pemilik - Entitas Induk	6.827.352.837.492		6.019.232.177.071	<i>Total equity attributable to owners of the company - Parent Entity</i>
Kepentingan non pengendali	98.036.475.190	3,37	103.018.537.122	<i>Non-controlling interest</i>
<b>JUMLAH EKUITAS</b>	<b><u>6.925.389.312.682</u></b>		<b><u>6.122.250.714.193</u></b>	<b>TOTAL EQUITY</b>
<b>JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS</b>	<b><u>16.894.609.265.406</u></b>		<b><u>15.258.770.767.387</u></b>	<b>TOTAL LIABILITY AND EQUITY</b>

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**  
**DAN ENTITAS ANAK**  
**LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF KONSOLIDASIAN**  
**Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014**  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**  
**AND ITS SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME**  
**For the year then ended December 31, 2014**  
(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	Catatan/ Notes	2013	
PENDAPATAN	10.478.074.413.236	2b,5s,38	8.600.972.177.428	REVENUES
BEBAN POKOK PENDAPATAN	7.068.027.128.206	5s,39	5.920.554.312.764	COST OF REVENUES
<b>LABA KOTOR</b>	<b>3.410.047.285.030</b>		<b>2.680.417.864.664</b>	<b>GROSS PROFIT</b>
BEBAN USAHA				OPERATING EXPENSES
Beban Penjualan	116.466.445.589	5s,40	74.507.893.606	Sales Expenses
Beban Umum & Administrasi	1.723.335.547.484	5s,40	1.545.795.948.824	General and Administrative Expenses
Jumlah beban usaha	<b>1.839.801.993.072</b>		<b>1.620.303.842.431</b>	Total Operating Expenses
<b>LABA USAHA</b>	<b>1.570.245.291.957</b>		<b>1.060.114.022.233</b>	<b>INCOME FROM OPERATIONS</b>
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN				OTHER INCOME (EXPENSE)
Pendapatan Bunga	38.627.251.027	7	37.244.788.991	Finance Incomes
Beban Bunga Pinjaman	(602.118.533.697)	26,33	(308.198.767.713)	Finance Expenses
Selisih Kurs	(83.707.217.452)	5s,7,39,40	(37.386.342.090)	Foreign exchange
Lain-lain - Bersih	296.935.203.948	41	37.532.688.046	Others - Net
Jumlah pendapatan (beban) lain-lain - bersih	<b>(350.263.296.174)</b>		<b>(270.807.632.765)</b>	<b>Total net other income (expense)</b>
<b>LABA SEBELUM PAJAK</b>				<b>PROFIT BEFORE INCOME TAX</b>
<b>PENGHASILAN</b>	<b>1.219.981.995.783</b>		<b>789.306.389.468</b>	
MANFAAT (BEBAN) PAJAK				INCOME TAX BENEFIT (EXPENSE)
PENGHASILAN				Current Tax
Pajak Kini	(236.254.708.258)	5o,14d	(198.548.359.661)	Deffered Tax
Pajak Tangguhan	(40.299.966.394)	5o,14e	(30.041.193.359)	
Jumlah Manfaat (beban)	(276.554.674.651)		(228.589.553.020)	<b>Total benefit (expense) income tax</b>
Pajak Penghasilan				
<b>LABA BERSIH TAHUN BERJALAN</b>	<b>943.427.321.132</b>		<b>560.716.836.448</b>	<b>NET INCOME FOR THE YEAR</b>
PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN	-		-	OTHER COMPREHENSIVE INCOME
<b>JUMLAH PENDAPATAN</b>	<b>943.427.321.132</b>		<b>560.716.836.448</b>	<b>TOTAL COMPREHENSIVE INCOME</b>
<b>LABA YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA</b>				<b>NET INCOME ATTRIBUTABLE TO</b>
Pemilik Entitas Induk	948.220.660.421		560.401.862.928	Owners of the parent company
Kepentingan Non Pengendali	(4.793.339.289)	37	314.973.520	Non controlling interest
Laba Bersih Tahun Berjalan	<b>943.427.321.132</b>		<b>560.716.836.448</b>	<b>Net Income For The Year</b>
<b>JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA</b>				<b>TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO</b>
Pemilik Entitas Induk	948.220.660.421		560.401.862.928	Owners of the parent company
Kepentingan Non Pengendali	(4.793.339.289)	37	314.973.520	Non controlling interest
Jumlah Laba Komprehensif	<b>943.427.321.132</b>		<b>560.716.836.448</b>	<b>TOTAL COMPREHENSIVE INCOME</b>
<b>LABA PER SAHAM</b>	<b>287.640,57</b>	44	<b>169.996,62</b>	<b>EARNING PER SHARE</b>

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan  
dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these  
consolidated financial statements

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK**  
**LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN**  
**Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014**  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY**  
*For the years then ended December 31, 2014*  
 (Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetukan Statusnya/ Government Equity Participation	Selisih Likuidasi/ Liquidating Differences	Cadangan Umum/ General Reserve	Retained Earnings Dicadangkan/ Appropriated	Berutu Dicadangkan/ Un-Appropriated	Saldo Laba/ Capital Paid BP/DS Addition	Ekuitas yang dapat distribusikan kepada Pemilik/ Equity attributable to owners of the company	Kepentingan Non Pengendali/ Not controlling interest	Jumlah Ekuitas/ Total Equity	<i>Balance at December 31, 2012</i>
<b>Saldo 31 Desember 2012</b>	<b>3.296.547.000.000</b>	<b>951.193.264.935</b>	<b>968.134.948</b>	<b>4.747.279.983</b>	<b>669.202.921.083</b>	<b>357.570.908.794</b>	<b>5.280.229.509.743</b>	<b>43.183.535.679</b>	<b>5.323.413.045.422</b>	
Setoran Modal Entitas Anak	-	-	-	-	-	-	-	-	59.600.000.000	<i>Subsidiaries Capital Paid</i>
Penambahan BP/DS	-	246.608.075.910	-	-	-	246.608.075.910	246.608.075.910			<i>BP/DS Addition</i>
Dividen	-	-	-	-	(67.557.000.010)	(67.557.000.010)	(79.972.077)	(67.636.972.087)		<i>Non-controlling interest dividend</i>
Koreksi/ saldo laba entitas anak	-	-	-	-	(450.271.500)	(450.271.500)	-	(450.271.500)		<i>Subsidiaries RE Correction</i>
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	560.401.862.928	560.401.862.928	314.973.520	560.716.836.448		<i>Current year net - Income</i>
<b>Saldo 31 Desember 2013</b>	<b>3.296.547.000.000</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>968.134.948</b>	<b>4.747.279.983</b>	<b>669.202.921.083</b>	<b>849.965.500.212</b>	<b>6.019.232.177.071</b>	<b>103.018.537.122</b>	<b>6.122.250.714.193</b>	<i>Balance at December 31, 2013</i>
Dividen	-	-	-	-	(140.100.000.000)	(140.100.000.000)	(188.722.643)	(140.288.722.643)		<i>Dividend</i>
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	948.220.660.421	948.220.660.421	(4.793.339.289)	943.427.321.132		<i>Current year net - Income</i>
<b>Saldo 31 Desember 2014</b>	<b>3.296.547.000.000</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>968.134.948</b>	<b>4.747.279.983</b>	<b>669.202.921.083</b>	<b>1.658.086.160.633</b>	<b>6.827.352.837.492</b>	<b>98.036.475.190</b>	<b>6.925.389.312.682</b>	<i>Balance at December 31, 2014</i>

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

*The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements*

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
 DAN ENTITAS ANAK  
 LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN  
 Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
 AND ITS SUBSIDIARIES  
 CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS  
 For the year then ended December 31, 2014  
 (Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI</b>			<b>CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES</b>
Pendapatan dari pelanggan	10.653.849.585.272	8.597.985.189.037	<i>Cash receipts from customers</i>
Pembayaran kas kepada pemasok dan karyawan	<u>(7.114.437.106.844)</u>	<u>(6.153.281.536.472)</u>	<i>Cash paid to suppliers and employees</i>
Kas dihasilkan dari operasi	3.539.412.478.428	2.444.703.652.565	<i>Cash generated from operations</i>
Pembayaran bunga pinjaman	<u>(602.118.533.697)</u>	<u>(308.198.767.713)</u>	<i>Interest payment</i>
Pembayaran pajak penghasilan	<u>(509.465.402.005)</u>	<u>(228.589.553.020)</u>	<i>Income taxes payment</i>
<b>Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi</b>	<b>2.427.828.542.726</b>	<b>1.907.915.331.832</b>	<b><i>Net Cash Provided from Operating</i></b>
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI</b>			<b>CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES</b>
Perolehan aset tetap	(2.716.804.396.330)	(4.627.943.745.477)	<i>Acquisition of fixed assets</i>
Hak pengelolaan aset prasarana	(83.395.614.995)	(310.075.591.882)	<i>Infrastructure assets operating rights</i>
Uang muka pembelian	(341.208.657.638)	(114.398.346.363)	<i>Advance payments</i>
Aset dalam konstruksi	(24.445.814.638)	(24.745.291.538)	<i>Construction in progress</i>
Kerjasama operasi	(33.719.179.823)	(20.589.510.373)	<i>Joint operation</i>
Aset takberwujud	(3.392.287.140)	(17.004.955.297)	<i>Intangible assets</i>
Iuran pensiun sekaligus	(79.500.000.000)	(79.500.000.000)	<i>Lump-sum pension contribution</i>
Iuran pensiun swakelola	(7.416.274.954)	(8.757.789.188)	<i>Self-managed pension fund</i>
Penerimaan bunga	38.627.251.027	37.244.788.991	<i>Proceeds of interests</i>
<b>Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi</b>	<b>(3.251.254.974.492)</b>	<b>(5.165.770.441.127)</b>	<b><i>Net Cash Used in Investing Activities</i></b>
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN</b>			<b>CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES</b>
Pinjaman jangka pendek	1.708.116.116.663	891.519.435.004	<i>Proceeds of short-term loan</i>
Pinjaman jangka panjang	(86.037.228.859)	3.482.812.529.803	<i>Proceeds of long-term loan</i>
Pembayaran pinjaman	(609.589.263.561)	(308.198.767.713)	<i>Payment of finance expenses</i>
Pembayaran dividen	(140.100.000.000)	(67.557.000.010)	<i>Dividends paid to shareholders</i>
<b>Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan</b>	<b>872.389.624.243</b>	<b>3.998.576.197.085</b>	<b><i>Net Cash Provide from (Used in) Financing Activities</i></b>
Kenaikan bersih kas dan setara kas	48.963.192.477	740.721.087.791	<i>Net increase in cash and cash equivalents</i>
Kas dan setara kas pada awal periode	1.836.572.296.005	1.095.851.208.214	<i>Cash and cash equivalents at beginning year</i>
<b>Kas dan Setara Kas Pada Akhir Periode</b>	<b>1.885.535.488.482</b>	<b>1.836.572.296.005</b>	<b><i>Cash and Cash Equivalents at End of the Period</i></b>

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN  
 31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
 December 31, 2014 and for the year then ended  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

## 1. UMUM

### a. Pendirian dan Legalitas

PT Kereta Api Indonesia atau disingkat PT Kereta Api Indonesia (Persero) didirikan pada tanggal 1 Juni 1999 dengan Akta No.2 dari Notaris Imas Fatimah, SH., Notaris di Jakarta, yang disempurnakan dengan Akta No.14 tanggal 13 September 1999 dari notaris yang sama, akta-akta tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No.C-17171 HT.01.01.TH.99 tanggal 1 Oktober 1999 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No.4 Tambahan Nomor 240/2000 tanggal 14 Januari 2000. Pada tanggal 9 Agustus 2008, Anggaran Dasar Perseroan telah disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang dituangkan dalam Akta No.65 dari notaris Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung. Perubahan anggaran tersebut telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No.AHU-99484.AH.01.02. Tahun 2008 tanggal 23 Desember 2008 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 10 tanggal 3 Februari 2009 - Tambahan nomor 3104/2009. Anggaran dasar telah beberapa kali mengalami perubahan, terakhir berdasarkan Pernyataan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia dengan akta nomor 105 tanggal 26 Juni 2012, dibuat dihadapan Surjadi Jasin, SH notaris di Bandung yang telah mendapat persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No.AHU-49080.AH.01.02 tahun 2012 tanggal 17 September 2012.

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.

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;

## 1. GENERAL

### a. Establishment and Legality

*PT Kereta Api Indonesia shorted as PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the company), was established based on Notarial Deed No. 2 dated June 1,1999 of Imas Fatimah, SH., in Jakarta, and amended with notarial deed No. 14 dated September 13, 1999 Imas Fatima, SH., in Jakarta. It was approved by the Minister of Law Republic of Indonesia through Decision Letter No.C-17171 HT. 01.01.Th.99 on October 01, 1999 and published in the State Gazette Republic of Indonesia No. 4 Supplement No. 240/2000 dated January 14, 2000. 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 February 2, 2009 - Supplement number 3104/2009. The Company's Articles of Association has been amended by Statement of Association Decision of Minister of State Owned Enterprises As a General Meeting of Shareholders of the Company PT Indonesia Kereta Api Indonesia (Persero) by deed No.105 dated June 26, 2012, of Surjadi Jasin, SH notary in Bandung which has been approved by the Minister of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia on Decision Letter No.AHU-49080.AH.01.02 dated September 17, 2012.*

*The Company is located in Bandung with its Head Office at Perintis Kemerdekaan street No.1.*

### b. Purposes and Objectives

*In accordance with Article 3 of the Articles of Association goals and objectives of this company doing business in the field of transportation, and optimize utilization of resources owned by the Company to produce goods and / or services of high quality and competitive strength to get / pursuit of profit to enhance shareholder value by applying the principle of limited liability companies.*

*To achieve the above goals and objectives, the Company may conduct the following activities:*

- 1) Organize of general railways infrastructure includes construction activities, operation, maintenance, and infrastructure concessions;

- 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.

- 2) Organization of general Facility railways includes construction activities, procurement, operation, maintenance and means concessions;
- 3) People and goods transportation business;
- 4) Pre and after transportation business by train, intermoda and stevedoring;
- 5) Facility and infrastructure rent business includes the railway facilities;
- 6) Procurement service of goods and other services related with the railways maintenance;
- 7) Expertise business service on the railways sector and transportation consultant service;
- 8) Agency business on transportation of goods and passenger;
- 9) Education and training business in the railways sector.

Besides business activities main, the company may do business activities in optimizing resources utilization to:

- 1) Properties and trading business including hotels, office space, apartments, shopping complex, restaurant, integrated terminals, integrated shopping centers, warehousing and logistics;
- 2) Telecommunication infrastructure providing, data transfer, multimedia, telematics service, liquid materials and gas distribution infrastructure, general or special fueling station;
- 3) Printing and advertising business;
- 4) Health care efforts and medical services;
- 5) Land usage, space, buildings, and facilities
- 6) Tourism business support and sport facilities, extractive efforts, and
- 7) The utilization of funds at short-term instrument (one year maximum) in the money market or capital market and give advantage to comply with the requirements applicable.

The company's main current activity the business of transportation for people or goods by train, education and training business on the railways sector, as well as utility rent business/ infrastructure/ facilities including stall rent/ warehouse/ station space and container terminals.

### c. Wilayah Kerja

Dalam menjalankan kegiatan operasinya, Perusahaan memiliki Daerah Operasi, Divisi Regional dan Balaiyasa sebagai berikut:

Daerah Operasi (Daop), terdiri dari:

- 1) Daop 1, berkedudukan di Jakarta
- 2) Daop 2, berkedudukan di Bandung
- 3) Daop 3, berkedudukan di Cirebon
- 4) Daop 4, berkedudukan di Semarang
- 5) Daop 5, berkedudukan di Purwokerto
- 6) Daop 6, berkedudukan di Yogyakarta
- 7) Daop 7, berkedudukan di Madiun
- 8) Daop 8, berkedudukan di Surabaya
- 9) Daop 9, berkedudukan di Jember

Divisi Regional (Divre), terdiri dari:

- 1) Divre I, berkedudukan di Medan
- 2) Divre II, berkedudukan di Padang
- 3) Divre III, berkedudukan di Palembang

Balaiyasa, terdiri dari:

- 1) Balaiyasa Manggarai, berkedudukan di Jakarta
- 2) Balaiyasa Tegal, berkedudukan di Tegal
- 3) Balaiyasa Yogyakarta, berkedudukan di Yogyakarta
- 4) Balaiyasa Gubeng, berkedudukan di Surabaya
- 5) Balaiyasa Pulubrayan, berkedudukan di Medan
- 6) Balaiyasa Lahat, berkedudukan di Lahat

### d. Susunan Dewan Komisaris dan Direksi berserta Karyawan

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor: SK-184/MBU/2013 tanggal 15 Juni 2013, SK-226/MBU/2013 tanggal 22 April 2013 dan SK-434/MBU/2013 tanggal 31 Desember 2013, telah diangkat Muchtar Arifin, Leon Muhammad dan Hambra sebagai Komisaris. Dan diterbitkan pula SK-262/MBU/11/2014 tanggal 26 November 2014, telah diangkat Djoko Sarwoko sebagai Komisaris Utama dan Danang Parikesit sebagai Komisaris Independen, sehingga susunan anggota Dewan Komisaris Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2014 adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2014/ December 31, 2014	31 Desember 2013/ December 31, 2013	<b>Board Of Commissioners</b>
<b>Dewan Komisaris</b>			
Komisaris Utama	Djoko Sarwoko	Iman Haryatna	President Commissioner
Komisaris Independen	Danang Parikesit	-	Independent Commissioner
Komisaris	Leon Muhammad	Leon Muhammad	Commissioner
Komisaris	-	Abi Kusno	Commissioner
Komisaris	Umiyatun Hayati Triastuti	Umiyatun Hayati Triastuti	Commissioner
Komisaris	Ashwin Sasongko	Ashwin Sasongko	Commissioner
Komisaris	Muchtar Arifin	Muchtar Arifin	Commissioner
Komisaris	Hambra	Hambra	Commissioner

### c. Operation Regions

In conducting business, the Company has the Operating Regions, Regional Division and Balaiyasa as follows:

Operating Regions (Daop) consist of:

- 1) Daop 1, located in Jakarta
- 2) Daop 2, located in Bandung
- 3) Daop 3, located in Cirebon
- 4) Daop 4, located in Semarang
- 5) Daop 5, located in Purwokerto
- 6) Daop 6, located in Yogyakarta
- 7) Daop 7, located in Madiun
- 8) Daop 8, located in Surabaya
- 9) Daop 9, located in Jember

Regional Division (Divre), consist of:

- 1) Divre I, located in Medan
- 2) Divre II, located in Padang
- 3) Divre III, located in Palembang

Balaiyasa, consist of:

- 1) Balaiyasa Manggarai, located in Jakarta
- 2) Balaiyasa Tegal, located in Tegal
- 3) Balaiyasa Yogyakarta, located in Yogyakarta
- 4) Balaiyasa Gubeng, located in Surabaya
- 5) Balaiyasa Pulubrayan, located in Medan
- 6) Balaiyasa Lahat, located in Lahat

### d. Board of Commissioners and Directors and Employees

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No: SK-184/MBU/2013 dated June 15, 2013, SK-226/MBU/2013 dated April 22, 2013, and SK-434/MBU/2013 dated December 31, 2013, has been appointed Muchtar Arifin, Leon Muhammad and Hambra faith as a Commissioner. And also issued SK-262/MBU/11/2014 dated November 26, 2014, has been appointed Djoko Sarwoko as President Commissioner and Danang Parikesit as Independent Commissioner, so that the composition of the Board of Commissioners of the Company on December 31, 2014 are as follows:

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor : SK-245/MBU/10/2014 tanggal 17 oktober 2014 dan SK-253/MBU/10/2014 28 Oktober 2014, telah diangkat Edi Sukmoro sebagai Direktur Utama dan Eddi Hariyadhi menjadi Direktur, sehingga susunan anggota Direksi Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2014 adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2014/ December 31, 2014		31 Desember 2013/ December 31, 2013	
<b>Direksi</b>			<b>Directors</b>	
Direktur Utama	Edi Sukmoro		Ignasius Jonan	President Director
Direktur Komersial	Bambang Eko Martono		Sulistyo Wimbo Hardjito	Director of Commercials
Direktur Operasi	A. Herlianto		A. Herlianto	Director of Operations
Direktur Pengelolaan Prasarana	Slamet Suseno Priyanto		Candra Purnama	Director of Infrastructure Management
Direktur Pengelolaan Sarana	Rono Pradipto		Bambang Eko Martono	Director of Facilities Management
Direktur Keselamatan dan Keamanan	-		Rono Pradipto	Director of Safety and Security
Direktur SDM dan Teknologi Informasi	M. Kuncoro Wibowo		M. Kuncoro Wibowo	Director of Human Resources and Information Technology
Direktur Pengembangan Usaha	Candra Purnama		Joko Margono	Director of Business Development
Direktur Pengelolaan Aset Non Produksi	Eddi Hariyadhi		Edi Sukmoro	Director of Non Production Assets Management
Direktur Keuangan	Kurniadi Atmosasmito		Kurniadi Atmosasmito	Director of Finance

Berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: 07/CH/DEKOM/III/2014 tanggal 25 Maret 2015 adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2014/ December 31, 2014		31 Desember 2013/ December 31, 2013	
<b>Komite Audit:</b>			<b>Audit Committee:</b>	
Ketua	Muchtar Arifin		Abi Kusno	Chairman
Anggota	Meindy Mursal		Meindy Mursal	Member
Anggota	Koesnadi Pribadie		Koesnadi Pribadie	Member
Anggota	Ashwin Sasongko		-	Member
Anggota	Leon Muhammad		-	Member

Dan berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: 05/CH/KOM/XII/2014 tanggal 02 Desember 2014 adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2014/ December 31, 2014		31 Desember 2013/ December 31, 2013	
<b>Komite Pemantau Manajemen Risiko:</b>			<b>Monitoring Risk Management Committee:</b>	
Ketua	Danang Parikesit		-	Chairman
Anggota	Umiyatun Hayati Triastuti		-	Member
Anggota	Hambra		-	Member
Anggota	Indra Ni Tua		-	Member
Sekretaris Anggota	Agunan P.Samosir		-	Member Secretary

Pada tanggal 31 Desember 2014 dan 2013 jumlah karyawan (tidak termasuk Direksi) masing-masing tercatat sejumlah 25.566 orang (tidak diaudit) dan 26.928 orang (tidak diaudit).

*Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No : SK-245/MBU/10/2014 dated October 17, 2014 and SK-253/MBU/10/2014 dated October 28, 2014, has been appointed as president director Edi Sukmoro and Eddi Hariyadhi Director, so that the composition of the Board of Directors of the Company on December 31, 2014 are as follows:*

	31 Desember 2014/ December 31, 2014		31 Desember 2013/ December 31, 2013	
<b>Directors</b>			<b>Directors</b>	
President Director	Edi Sukmoro		Ignasius Jonan	President Director
Director of Commercials	Bambang Eko Martono		Sulistyo Wimbo Hardjito	Director of Commercials
Director of Operations	A. Herlianto		A. Herlianto	Director of Operations
Director of Infrastructure Management	Slamet Suseno Priyanto		Candra Purnama	Director of Infrastructure Management
Director of Facilities Management	Rono Pradipto		Bambang Eko Martono	Director of Facilities Management
Director of Safety and Security	-		Rono Pradipto	Director of Safety and Security
Director of Human Resources and Information Technology	M. Kuncoro Wibowo		M. Kuncoro Wibowo	Director of Human Resources and Information Technology
Director of Business Development	Candra Purnama		Joko Margono	Director of Business Development
Director of Non Production Assets	Eddi Hariyadhi		Edi Sukmoro	Director of Non Production Assets
Management	Kurniadi Atmosasmito		Kurniadi Atmosasmito	Management
Director of Finance	Kurniadi Atmosasmito		Kurniadi Atmosasmito	Director of Finance

*Based on the decision of the Board of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 07 / CH / dekom / III / 2014 dated March 25, 2015 are as follows:*

	31 Desember 2014/ December 31, 2014		31 Desember 2013/ December 31, 2013	
<b>Audit Committee:</b>			<b>Audit Committee:</b>	
Chairman	Abi Kusno		Abi Kusno	Chairman
Member	Meindy Mursal		Meindy Mursal	Member
Member	Koesnadi Pribadie		Koesnadi Pribadie	Member
Member	-		-	Member
Member	-		-	Member
<b>Monitoring Risk Management Committee:</b>			<b>Monitoring Risk Management Committee:</b>	
Chairman	Danang Parikesit		-	Chairman
Member	Umiyatun Hayati Triastuti		-	Member
Member	Hambra		-	Member
Member	Indra Ni Tua		-	Member
Member Secretary	Agunan P.Samosir		-	Member Secretary

*As of December 31, 2014 and 2013 the number of employees (excluding Directors) is 25.566 people (unaudited) and 26.928 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.
- 4) Pasal 18 disebutkan bahwa Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan:
  - a) Pembangunan prasarana;
  - b) Pengoperasian prasarana;
  - c) Perawatan prasarana; dan
  - d) Pengusahaan prasarana.

## 2. THE RAILWAYS REGULATIONS

### a. General Regulation and Subsidies

*In accordance with Law No. 23 of 2007 on the Railways as stated in the article as follows:*

- 1) Article 13 paragraph (1). The Railways controlled by the State and its nurturing was performed by the Government, paragraph (2) nurturing of the railways as referred to in paragraph (1) include:
  - a) Arrangement;
  - b) Control; and
  - c) Supervision.
- 2) Article 14 paragraph (1) nurturing of the national railways were implemented by the Government include:
  - a) Determination of the direction and target of national railways development policy, province, and district/ city;
  - b) Determination, guidelines, as well as the implementation procedures and the development of railways;
  - c) Determination of the competence of the officials who carry out functions in the railways sector;
  - d) Giving direction, guidance, training, and technical assistance to local governments, providers and users of railways services; and
  - e) Supervision to actualization system development of railways.
- 3) Article 17 paragraph (1) mentioned that the general railway implementation as referred to in article 5 paragraph (1) letter a of implementation:
  - a) The railways infrastructure; and/or
  - b) The railways facility.
- 4) Article 18 is mentioned that the implementation of the general railways infrastructure covering activities:
  - a) Infrastructure constructions;
  - b) Infrastructure operating;
  - c) Infrastructure maintenance; and
  - d) Infrastructure business;

- 5) 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 Juni 1999 (SKB 3 Menteri) mengatur pembagian kewajiban/ tanggung jawab yang wajib diemban baik oleh Pemerintah maupun Perusahaan berkenaan dengan penyelenggaraan jasa angkutan kereta api. Kewajiban yang dimaksud pada dasarnya dapat dibedakan menjadi:

**Kewajiban Pemerintah meliputi:**

- 1) Membayai kegiatan pelayanan umum angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi yang ditetapkan oleh Pemerintah (Public Service Obligation/ PSO).
- 2) Membayai perawatan dan pengoperasian prasarana kereta api (Infrastructure Maintenance and Operation/ IMO).

- 5) Article 23 paragraph (1) mentioned that implementation of the general railway infrastructure as contemplated in article 18 performed by Legal Entity as the operator, either by singly or through co-operation.
- 6) Article 16, further provisions regarding of the railways coaching is regulated by government regulations.

In accordance to Law No. 13 year 1992 regarding "Railways Affairs" article 8 (1) stated that Government is responsible to provide and maintain the main infrastructure of the train which cover railroad, bridge, tunnel, telecommunication and signal installation of electric current of upper and under, as well as the railroad benefit on the regional area on the railroad.

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 Agent.

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 Agent 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 June 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 in general can be classified as follow:

**The Government obligations consist of:**

- 1) Financing the activities of public services of train passenger for economic class which is determined by the Government (Public Service Obligations/PSO).
- 2) Financing the maintenance and operational cost of the train infrastructure (Infrastructure Maintenance ad Operation/ IMO).

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.

Di lain 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.

Realisasi penyaluran dana PSO dari Pemerintah dilakukan setiap triwulan melalui pengajuan tagihan dari Perusahaan kepada Pemerintah.

*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 transfer 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 Committee, enters into agreement with the Government cq The Directorate General of Train Transportation, which gives the job order / assignments.*

*The realization of PSO fund distribution from the Government will be performed quarterly by issuing invoice from the Company's to the Government.*

Ketentuan lain yang mengatur tentang kewajiban pelayanan umum adalah Undang-Undang No. 19/2003 tentang BUMN pada pasal 66 ayat (1) disebutkan bahwa Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN dan ayat (2) disebutkan bahwa setiap penugasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan RUPS / Menteri. Sedangkan penjabaran Undang-Undang No.19/2003 tentang BUMN merupakan Peraturan Pemerintah No.45 tahun 2005 tentang BUMN Pasal 65 yaitu:

Undang-Undang No.19/2003 tentang BUMN merupakan Peraturan Pemerintah No.45 tahun 2005 tentang BUMN Pasal 65 yaitu:

- 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 dikordinasikan 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.

*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 assign 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:*

*Act No. 19/2003 from State enterprises is the Government rules No. 45 year 2005 from State enterprises in 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. Ketentuan Mengenai Tarif Angkutan Kereta Api**

Tarif penumpang kereta api kelas non ekonomi ditetapkan oleh Direksi Perusahaan berdasarkan pertimbangan usaha. Tarif dimaksud, sampai dengan September 2010 ditetapkan dengan Surat Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.006/X/2/KA-2005 tanggal 5 Oktober 2005 tentang penyesuaian tarif angkutan penumpang kereta api kelas non ekonomi dan keputusan Direksi Perusahaan No.: Kep.U/LL.003/VIII/5/KA-2008 tanggal 29 Agustus 2008 tentang kebijakan tarif batas atas dan batas bawah angkutan penumpang beberapa kereta api kelas non ekonomi yang berlaku mulai tanggal 1 Oktober 2008. Mulai Oktober 2010 mengacu Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 tanggal 3 September 2010 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Beberapa Kereta Api Kelas Non Ekonomi.

Penetapan tarif tahun 2011 melalui Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/VII/8/KA-2011 tanggal 16 Juli 2011 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Kereta Api Komersial. Penetapan tarif tahun 2012 melalui Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.C/LL.003/XI/2/KA-2012 tanggal 13 November 2012 perihal Syarat-syarat dan tarif angkutan kereta api Penumpang (STP) bagian 1 edisi tahun 2012. Mulai tanggal 18 Maret 2013 mengacu Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/III/5/KA-2013 tanggal 18 Maret 2013 perihal Kebijakan Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Kereta Api Komersial. Mulai tanggal 1 Januari 2015 mengacu Keputusan Direksi Perseroan No. KEP.C/LL.003/X/2/KA-2014 tanggal 1 Oktober 2014 perihal Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas Angkutan Penumpang Kereta Api Komersial.

Tarif angkutan Kereta Api kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah. Tarif dimaksud terakhir ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 59 Tahun 2013 tanggal 18 Juni 2013 dan No. PM 60 Tahun 2013 tanggal 18 Juni 2013 tentang perubahan atas peraturan menteri perhubungan No PM.43 Tahun 2012 Tentang tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi dan tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi air conditioner.

**b. Tariff Determination of Train Transportation**

*Tariff on the non-economic class passenger are determined by the Board of Directors of the Company based on business consideration. Price means, until September 2010 that stipulated by the Board of Directors Decision No Company: Kep.U/LL.006/X/2/KA-2005 October 5, 2005 on passenger rail transport tariff adjustment of non-economic classes and the Board of Directors Decision Company No. Kep.U/LL.003/VIII/5/KA-2008 August 29, 2008 on the tariff policy of the passenger and freight trains bound under some non-economic class with effect from October 1, 2008. Starting in October 2010 refers to the Decision of the Board of Directors of the Company No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 dated 3 September 2010 on the Tariff Policy Limit Upper Limit and Lower Rates Promotion Rates Railway Passenger Transport Some Non-Economic Class.*

*Determination of rates in 2011 through Decree of Company Directors No. Kep.U/LL.003/VII/8/KA-2011 dated July 16, 2011 regarding the Tariff Policy Limit Up, Limit Down Rates and Tariffs Promotion Commercial Railway Passenger Transport. Determination of rates in 2012 through Decree of Company Directors No. Kep.C/LL.003/XI/2/KA-2012 dated November 13, 2012 regarding the Terms and Tariff Railway Passenger Transport (STP) Part 1 2012 Edition. Starting in March 18, 2013 refers to the Decision of the Board of Directors of the Company No. Kep.U/LL.003/III/5/KA-2013 dated March 18, 2013 on the Tariff Policy Limit Lower and Upper Rates Promotion Rates Railway Passenger Transport Some Non-Economic Class. Starting in January 1, 2015 refers to the Decision of the Board of Directors of the Company No. Kep.C/LL.003/X/2/KA-2014 dated October 1, 2014 on the Tariff Policy Limit Lower and Upper Rates Promotion Rates Railway Passenger Transport Some Non-Economic Class.*

*Tariff of the economic class passenger are determined by the government. The latest tariff was determined by the Minister of Transportation under the Decision Letter No. PM 59 of 2013 dated June 18, 2013 and No. PM 60 of 2013 dated June 18, 2013 regarding change the rules of the minister of transportation No. PM 43 of 2012 about the freight tariff with economy class train and freight tariff with economy air conditioner class train.*

### 3. STRUKTUR ENTITAS ANAK

Pada tanggal 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013, 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	Percentase Kepemilikan / Percentage of ownership	Jumlah Aset Sebelum Eliminasi / Total assets before elimination	Jumlah Modal Disetor / Total paid in capital
1.	PT Reska Multi Usaha	Jakarta	Restoran Kereta Api/ The railways restaurant	1 Januari 2001/ January 1, 2001	95,01%	126.680.316.834	5.249.000.000
2.	PT Railink	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Bandara/ Airport railways concession	25 Juli 2013/ July 25, 2013	60,00%	384.814.176.890	249.000.000.000
3.	PT KAI Commuter Jabodetabek	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ Jabodetabek railways concession	Tahun 2009/ In 2009	99,78%	1.001.905.078.528	230.500.000.000
4.	PT KA Pariwisata	Jakarta	Bidang Pariwisata Kereta Api/ Tourism railways	Tahun 2010/ In 2010	99,90%	36.576.505.622	24.775.000.000
5.	PT KA Logistik	Jakarta	Bidang Layanan Distribusi Logistik Berbasis Kereta Api/ Logistic distribution service train	Tahun 2009/ In 2009	99,90%	238.598.729.833	24.775.000.000
6.	PT KA Properti Manajemen	Jakarta	Bidang Pengelolaan Aset/ Properti Perkeretaapian/ Railway property asset management	Tahun 2010/ In 2010	99,90%	168.814.729.085	24.775.000.000

### 4. STANDAR AKUNTANSI YANG TELAH DITERBITKAN NAMUN BELUM BERLAKU EFEKTIF

Berikut ini adalah beberapa standar akuntansi yang telah diterbitkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan (DSAK) yang dipandang relevan terhadap pelaporan keuangan Perusahaan namun belum berlaku efektif untuk laporan keuangan tahun 2014:

- PSAK No. 1 (2013): Penyajian Laporan Keuangan, yang diadopsi dari IAS 1, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini mengubah penyajian kelompok pos-pos dalam Penghasilan Komprehensif Lain. Pos-pos yang akan direklasifikasi ke laba rugi disajikan terpisah dari pos-pos yang tidak akan direklasifikasi ke laba rugi

- PSAK No. 4 (2013): Laporan Tersendiri, yang diadopsi dari IAS 4, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini hanya mengatur persyaratan akuntansi ketika entitas induk menyajikan laporan keuangan tersendiri sebagai informasi tambahan. Pengaturan akuntansi untuk laporan keuangan konsolidasian diatur dalam PSAK 65.

### 3. STRUCTURE OF THE SUBSIDIARIES

As of December 31, 2014 and December 31, 2013, The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following Its Subsidiaries:

### 4. ACCOUNTING STANDARDS THAT HAVE BEEN PUBLISHED BUT NOT YET EFFECTIVE

The following are several published accounting standards by the Indonesian Financial Accounting Standards Board (DSAK) that are considered relevant to the financial reporting of the Company but not yet effective for 2014 financial statements:

- PSAK No.1 (2013): Presentation of Financial Statements, adopted from IAS 1, effective January 1, 2015

This PSAK changes the grouping of items presented in Other Comprehensive Income. Items that could be reclassified to profit or loss would be presented separately from items that will never be reclassified.

- PSAK No.4 (2013): Separate Financial Statements, adopted from IAS 4, effective January 1, 2015

This PSAK prescribes only the accounting requirements when a parent entity prepares separate financial statements as additional information. Accounting for consolidated financial statements is determined in PSAK 65.

- PSAK No. 15 (2013): Investasi pada Entitas Asosiasi dari Ventura Bersama, yang diadopsi dari IAS 28, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini mengatur penerapan metode ekuitas pada investasi ventura bersama dan juga entitas asosiasi.

- PSAK No. 24 (2013): Imbalan Kerja, yang diadopsi dari IAS 19, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini, antara lain, menghapus mekanisme koridor dan pengungkapan atas informasi liabilitas kontijensi dan pengungkapan.

- PSAK No. 65: Laporan Keuangan Konsolidasi, yang diadopsi dari IFRS 10, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini menggantikan porsi PSAK 4 (2009) yang mengenai pengaturan akuntansi untuk laporan keuangan konsolidasi, menetapkan prinsip penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi ketika entitas mengendalikan satu atau lebih entitas lain.

- PSAK No. 66: Pengaturan Bersama, yang diadopsi dari IFRS 11, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini menggantikan PSAK 12 (2009) dan ISAK 12. PSAK ini menghapus opsi metode konsolidasi proporsional untuk mencatat bagian ventura bersama.

- PSAK No. 67: Pengungkapan Kepentingan dalam Entitas Lain, yang diadopsi dari IFRS 12, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini mencakup semua pengungkapan yang diatur sebelumnya dalam PSAK 4 (2009), PSAK 12 (2009) dan PSAK 15 (2009). Pengungkapan ini terkait dengan kepentingan entitas dalam entitas lain.

- PSAK No. 68: Pengukuran Nilai Wajar, yang diadopsi dari IFRS 13, berlaku efektif 1 Januari 2015

PSAK ini memberikan panduan tentang bagaimana pengukuran nilai wajar ketika nilai wajar disyaratkan atau diizinkan.

Perusahaan sedang mengevaluasi dampak dari standar akuntansi tersebut dan belum menentukan dampaknya terhadap laporan keuangan konsolidasi.

- PSAK No.15 (2013): Investments in Associated and Joint Ventures, adopted from IAS 28, effective January 1, 2015

*This PSAK describes the application of the equity method to investments in joint ventures in addition to associates.*

- PSAK No.24 (2013): Employee Benefits, adopted from IAS 19, effective January 1, 2015

*This PSAK, among other, removes the corridor mechanism and contingent liability disclosures to simple clarifications and disclosures.*

- PSAK No.65: Consolidated Financial Statements, adopted from IFRS 10, effective January 1, 2015

*This PSAK replaces the portion of PSAK 4 (2009) that addressed the accounting for consolidated financial statements, established principles for the presentation and preparation of consolidated financial statements when an entity controls one or more other entities.*

- PSAK No.66: Join Arrangements, adopted from IFRS 11, effective January 1, 2015

*This PSAK replaces PSAK 12 (2009) and ISAK 12. This PSAK removes the option to account for jointly controlled entities using proportionate consolidation.*

- PSAK No.67: Disclosures of Interest in Other Entities, adopted from IFRS 12, effective January 1, 2015

*This PSAK includes all of the disclosures that were previously in PSAK 4 (2009), PSAK 12 (2009) and PSAK 15 (2009). These disclosures relate to an entity's interests in other entities.*

- PSAK No.68: Fair Value Measurement, adopted from IFRS 13, effective January 1, 2015

*This PSAK provides guidance on how to measure fair value when fair value is required or permitted.*

*The Company is presently evaluating and has not yet determined the effects of these accounting standards on its consolidated financial statements.*

## 5. IKHTISAR KEBIJAKAN AKUNTANSI SIGNIFIKAN

### a. Pernyataan Kepatuhan

Laporan keuangan konsolidasian disusun menggunakan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia. Laporan keuangan tidak dimaksudkan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha dan arus kas sesuai dengan prinsip dan praktik akuntansi yang berlaku umum di negara dan yurisdiksi yang lain.

### b. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasian

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasian, kecuali laporan arus kas konsolidasi, adalah dasar 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 langsung (*direct method*) dengan mengklasifikasikan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

### c. Prinsip - prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasian menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (entitas anak). Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur kebijakan keuangan dan operasional suatu entitas untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya.

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.

## 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 direct 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.*

Kepentingan non pengendali pada entitas anak diidentifikasi secara terpisah dan disajikan dalam ekuitas. Pilihan pengukuran dibuat pada saat akuisisi dengan dasar akuisisi. Setelah akuisisi, nilai tercatat kepentingan non-pengendali adalah jumlah kepentingan non-pengendali pada pengakuan awal ditambah dengan proporsi kepentingan non-pengendali atas perubahan selanjutnya dalam ekuitas. Jumlah pendapatan komprehensif diatribusikan pada kepentingan non-pengendali bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non-pengendali mempunyai saldo defisit.

Sebelumnya, kepentingan non-pengendali diukur pada pengakuan awal pada proporsi kepemilikan kepentingan non-pengendali dalam biaya historis dari aset bersih yang dapat diidentifikasi dari pihak yang diakuisisi (acquiree). Bila kerugian dari kepentingan non-pengendali melebihi kepentingannya dalam ekuitas entitas anak, kelebihan dan setiap kerugian lebih lanjut yang diatribusikan kepada kepentingan non-pengendali dibebankan kepada pemegang saham mayoritas kecuali kepentingan non-pengendali tersebut mempunyai kewajiban mengikat dan dapat menanggung rugi tersebut.

Perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan dan entitas anak pada entitas anak yang tidak mengakibatkan hilangnya pengendalian dicatat sebagai transaksi ekuitas. Nilai tercatat kepentingan entitas anak dan kepentingan non-pengendali disesuaikan untuk mencerminkan perubahan bagian kepemilikannya atas entitas anak. Setiap perbedaan antara jumlah kepentingan non-pengendali disesuaikan dan nilai wajar imbalan yang diberikan atau diterima diakui secara langsung dalam ekuitas dan diatribusikan pada pemilik entitas induk.

Perusahaan telah memilih untuk menyajikan sebagai bagian yang terpisah dalam ekuitas, sisa saldo yang berkaitan dengan pengaruh transaksi modal tahun sebelumnya dari entitas anak dengan pihak ketiga.

#### 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.

*Non-controlling interests in subsidiaries are identified separately and presented within equity. Subsequent to acquisition, the carrying amount of non-controlling interests is the amount of those interests at initial recognition plus non-controlling interests' share of subsequent changes in equity. Total comprehensive income is attributed to non-controlling interests even if this results in the non-controlling interests having a deficit balance.*

*Previously, the non-controlling interest is measured on initial recognition at the non-controlling interests' proportionate share in the historical cost of the identifiable net assets of the acquire. 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 recognized 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 acquire. Acquisition-related costs are recognized in profit or loss. For prior year business combination, any cost directly attributable to the business combination is considered as part of the cost of business combination.*

Dalam penerapannya, imbalan untuk akuisisi termasuk setiap aset atau liabilitas yang dihasilkan dari suatu kesepakatan imbalan kontinjenyi diukur terhadap nilai wajar pada tanggal akuisisi. Perubahan selanjutnya dalam nilai wajar disesuaikan dengan biaya akuisisi ketika memenuhi syarat sebagai penyesuaian pengukuran periode. Semua perubahan selanjutnya dalam nilai wajar dari imbalan kontinjenyi diklasifikasikan sebagai aset atau liabilitas yang dihitung sesuai dengan standar akuntansi. Perubahan dalam nilai wajar dari imbalan kontinjenyi diklasifikasikan sebagai ekuitas tidak dicatat.

Aset teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontinjenyi 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. Transaksi Pihak-pihak Berelasi

Pihak-pihak berelasi adalah orang atau entitas yang terkait dengan Perusahaan dan entitas anak (entitas pelapor):

- 1) Orang atau anggota keluarga terdekat mempunyai relasi dengan entitas pelapor jika orang tersebut:
  - a) memiliki pengendalian atau pengendalian bersama entitas pelapor;
  - b) memiliki pengaruh signifikan entitas pelapor; atau
  - c) personil manajemen kunci entitas pelapor atau entitas induk dari entitas pelapor.

*Where applicable, the consideration for the acquisition includes any assets or liabilities resulting from a contingent consideration arrangement, measured at its acquisition-date fair value. Subsequent changes in such fair values are adjusted against the cost of acquisition where they qualify as measurement period adjustments. All other subsequent changes in the fair value of contingent consideration classified as an asset or liability are accounted for in accordance with relevant accounting standards. Changes in the fair value of contingent consideration classified as equity are not recognized.*

*The acquires 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) Suatu entitas berelasi dengan entitas pelapor jika memenuhi salah satu hal berikut:
- Entitas dan entitas pelapor adalah anggota dari kelompok usaha yang sama (artinya entitas induk, entitas anak, dan entitas anak berikutnya terkait dengan entitas lain).
  - 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).
  - Kedua entitas tersebut adalah ventura bersama dari pihak ketiga yang sama.
  - Satu entitas adalah ventura bersama dari entitas ketiga dan entitas yang lain adalah entitas asosiasi dari entitas ketiga.
  - 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.
  - Entitas yang dikendalikan atau dikendalikan bersama oleh orang yang diidentifikasi dalam huruf 1).
  - Orang yang diidentifikasi dalam huruf 1) a) memiliki pengaruh signifikan atas entitas atau personil manajemen kunci entitas (atau entitas induk dari entitas).

Seluruh transaksi yang dilakukan dengan pihak-pihak berelasi, baik dilakukan dengan kondisi dan persyaratan dengan pihak ketiga maupun tidak, diungkapkan pada laporan keuangan konsolidasian.

#### **g. Kas dan Setara Kas**

Kas dan setara kas terdiri dari saldo kas dan bank, serta deposito berjangka yang jatuh tempo dalam waktu tiga (3) bulan atau kurang sejak tanggal penempatan dan tidak digunakan sebagai jaminan atau dibatasi penggunaannya.

Dalam komponen setara kas tidak termasuk deposito berjangka yang dijadikan jaminan pada bank walaupun jatuh temponya tidak lebih dari 3 (tiga) bulan. Deposito yang bersangkutan disajikan dalam kelompok aset lancar sepanjang penjaminan tersebut meliputi periode tidak lebih dari satu tahun dari tanggal laporan posisi keuangan.

- 2) An entity is related to the reporting entity if any of the following conditions applies:
- 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).
  - 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).
  - Both entities are joint ventures of the same third party.
  - One entity is a joint venture of a third entity and the other entity is an associate of the third entity.
  - 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.
  - The entity is controlled or jointly controlled by a person identified in 1).
  - A person identified in 1) a) has significant influence over the entity or is a member of the key management personnel of the entity (or a parent of the entity).

All transactions with related parties, whether or not made at similar terms and conditions as those done with third parties, are disclosed in the consolidated financial statements.

#### **g. Cash and Cash Equivalents**

Cash and cash equivalents consist of cash on hand and in banks, and time deposits with original maturities within three (3) months or less and not pledged as collateral or restricted in use.

The components of cash equivalents include time deposits are not pledged as collateral for bank although maturities of not more than 3 (three) months. Deposit is presented in the current assets of the guarantee covers a period not exceeding one year from the balance sheet date.

#### **h. Instrumen Keuangan**

##### **Aset Keuangan**

Piutang adalah aset keuangan non-derivatif dengan pembayaran tetap atau telah ditentukan dan tidak mempunyai kuotasi di pasar aktif.

Aset keuangan tersebut tidak dimaksudkan untuk dijual dalam waktu dekat dan tidak diklasifikasikan sebagai aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, investasi dimiliki hingga jatuh tempo atau aset tersedia untuk dijual.

Piutang usaha diakui pertama kali pada nilai wajar dan setelah pengukuran awal diukur pada biaya perolehan diamortisasi menggunakan metode bunga efektif dikurangi penyisihan penurunan nilai. Penyisihan atas penurunan nilai pada piutang usaha ditentukan pada saat terdapat bukti objektif bahwa perusahaan tidak dapat memperoleh seluruh jumlah yang ditagihkan berdasarkan jangka waktu dari piutang tersebut.

Pada setiap tanggal laporan posisi keuangan, manajemen perusahaan menelaah apakah suatu aset keuangan atau kelompok aset keuangan telah mengalami penurunan nilai. Manajemen menentukan apakah terdapat bukti objektif mengenai penurunan nilai dilakukan secara individual atas aset keuangan yang signifikan. Jika terdapat bukti objektif bahwa penurunan nilai telah terjadi atas aset dalam kategori piutang, maka jumlah kerugian tersebut diukur sebagai selisih antara nilai tercatat aset dengan nilai kini estimasi arus kas masa depan (tidak termasuk kerugian kredit masa depan yang belum terjadi) yang didiskonto menggunakan suku bunga efektif awal dari aset tersebut (yang merupakan suku bunga efektif yang dihitung pada saat pengakuan awal). Nilai tercatat aset tersebut langsung dikurangi dengan penurunan nilai yang terjadi atau menggunakan akun penyisihan dan jumlah kerugian yang terjadi diakui di laporan laba rugi.

Kebijakan dalam penerapan PSAK 55 (Revisi) yaitu mengevaluasi bukti-bukti objektif terjadinya penurunan nilai selama periode berjalan. Bilamana hasil evaluasi terhadap bukti-bukti objektif penurunan nilai selama periode berjalan dapat diketahui juga atas bagian berasal dari periode sebelumnya, maka perusahaan akan memperhitungkan pengaruhnya pada saldo laba.

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.

#### **h. Financial Instruments**

##### **Financial Assets**

*Receivables derivative 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 is less provision for impairment. Provision for impairment of trade receivables is determined on objective times there is evidence that the company is unable to obtain the entire amount billed based on the term receivable.*

*At each balance sheet date, the company is management review whether the financial asset or group of financial assets are impaired. Management determines whether there is objective evidence of impairment of financial assets individually significant. If there is objective evidence that the deterioration has occurred on the doubtful assets in the category, then the amount of the loss is measured as the difference between the carrying amount of assets with a present value of future cash flows (excluding future credit losses that have not been) be discounted using the principle of good effective interest rates (which is the kind of effective interest computed at initial recognition). The book value of the asset less any impairment in value incurred directly or use the reserve account and the amount of the losses are recognized in the income statement.*

*Policies in the application of PSAK 55 (Revised) which evaluates the objective evidence of impairment during the period. When the results of the evaluation objective evidence of impairment during the period can be seen also in part derived from the previous period, the company will consider the effect on retained earnings.*

*Receivables are stated at net realizable value after deducting the allowance for doubtful accounts.*

*Accounts receivable that really cannot be collectible will be eliminated from the bookkeeping after approval from shareholders.*

### **Liabilitas Keuangan**

- 1) Liabilitas Keuangan yang Diukur Pada Nilai Wajar Melalui Laporan Laba Rugi.

Liabilitas keuangan diklasifikasikan dalam kategori ini apabila liabilitas tersebut merupakan hasil dari aktifitas perdagangan atau transaksi derivatif yang tidak dimasukkan sebagai lindung nilai, atau jika perusahaan memilih untuk menetapkan liabilitas keuangan tersebut dalam kategori ini. Perubahan dalam nilai wajar langsung diakui dalam laporan Laba Rugi.

- 2) Liabilitas Keuangan Lain-lain

Kategori ini merupakan liabilitas keuangan yang tidak dimiliki untuk diperdagangkan atau pada saat pengakuan awal tidak ditetapkan untuk diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi.

Instrumen keuangan yang diterbitkan atau komponen dari instrumen keuangan tersebut, yang tidak diklasifikasikan sebagai liabilitas keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, diklasifikasikan sebagai liabilitas keuangan lain-lain, jika substansi perjanjian kontraktual mengharuskan perusahaan untuk menyerahkan kas atau aset keuangan lain kepada pemegang instrumen keuangan, atau jika liabilitas tersebut diselesaikan melalui penukaran kas atau aset keuangan lain atau saham sendiri yang jumlahnya tetap atau telah ditetapkan.

#### **i. Persediaan**

Persediaan suku cadang lokomotif/ kereta, suku cadang prasarana pokok, bahan pelumas dan bahan bakar dicatat secara perpetual dengan menggunakan asumsi arus biaya rata-rata (*moving average*).

Dalam biaya perolehan suku cadang dan perlengkapan termasuk biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh dan mengirimkan suku cadang dan pada lokasi dan kondisi siap digunakan.

Persediaan dinyatakan sebesar nilai yang lebih rendah antara biaya perolehan atau nilai realisasi neto (*the lower of cost or net realizable value*).

### **Financial Liabilities**

- 1) *Financial Liabilities Measured At Fair Value Through Statement of Income.*

*Financial liabilities are classified in this category if the obligation is the result of the derivatives of commercial activities or transactions that are not included in coverage, or if the company chooses to establish the financial commitments in this category. Changes in value recognized immediately in income.*

- 2) *Other financial liabilities*

*This category is a financial obligation that is not to be traded during the initial recognition or not set up to be measured at fair value through Income statement.*

*Financial instruments issued by financial instruments or components which are not classified as financial liabilities are measured at fair value through profit or loss are classified as other financial liabilities if the content of the contractual agreement requires the company to deliver cash or another financial asset holder financial instruments or, if liability settled through the exchange of money or other financial assets or shares of a fixed amount or determined.*

#### **i. Inventories**

*Locomotive spare parts inventories, train, spare parts of basic infrastructure, lubricants and fuel are recorded perpetually using weighted average cost assumption.*

*The cost of spare parts and equipment include cost to purchase and deliver spare parts to the location and cost to make the inventories ready for use.*

*Inventories are valued at the lower of cost or net realizable value.*

**j. Aset Tetap**

- 1) Aset tetap Perusahaan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan.
- 2) Aset tetap yang berasal dari bantuan Pemerintah dinyatakan sebesar nilai wajar bantuan ditambah semua pengeluaran yang dapat diidentifikasi langsung dengan aset tetap tersebut sehingga siap untuk digunakan.
- 3) Pada tanggal laporan posisi keuangan aset tetap disajikan sebesar nilai bukunya yaitu biaya perolehan dikurangi dengan akumulasi penyusutan.
- 4) Aset tetap kecuali tanah, disusutkan berdasarkan metode garis lurus dengan tarif penyusutan yang sesuai dengan taksiran masa manfaat sejak tanggal aset tersebut siap digunakan dengan rincian sebagai berikut:

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)	Tarif Penyusutan Per Tahun/ Depreciation Rate Per Year	Type of Fixed Assets
------------------	---	---	----------------------

**Sarana Gerak**

Kereta Penumpang

K.1 (Eksekutif)	30	3,33%
K.2 (Bisnis)	30	3,33%
K.3 (Ekonomi)	30	3,33%

Kereta Rel Listrik

K.1	30	3,33%
K.2	30	3,33%
K.3	30	3,33%

Kereta Rel Diesel

K.1	30	3,33%
K.2	30	3,33%
K.3	30	3,33%
Gerbong	30	3,33%
Lokomotif Diesel	30	3,33%

**Moveable Infrastructure**

Passenger Train

K.1 (Executive)
K.2 (Business)
K.3 (Economic)

Electric Train

K.1
K.2
K.3

Diesel Train

K.1
K.2
K.3
Wagons
Diesel Locomotive

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)	Tarif Penyusutan Per Tahun/ Depreciation Rate Per Year	Type of Fixed Assets
------------------	---	---	----------------------

**Sarana Gerak**

**Prasarana**

Gedung Dinas	40	2,5%
Rumah Dinas	40	2,5%
Instalasi Komunikasi	20	5%
Instalasi Listrik	20	5%
Instalasi Air dan Minyak	20	5%
Tanah	0	0%

**Moveable Infrastructure**

**Infrastructure**

Office Building
Official House
Communication Installation
Electricity Installation
Water and Kerosene Installation
Lands

**Fasilitas**

Kendaraan Bermotor	5	20%
Barang Inventaris	5	20%
Mesin dan Peralatan	10	10%
Instalasi Bergerak	10	10%

**Facilities**

Vehicles
Inventory
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) Pengeluaran yang memenuhi salah satu kriteria menambah masa manfaat ekonomis atau meningkatkan mutu pelayanan atau menambah kapasitas 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 sejak diterimanya BASTO dengan memperhatikan KAI dapat menggunakan aset tetap tersebut untuk memproduksi jasa atau mengenakan biaya pada pihak lain untuk penggunaan aset tetap tersebut. KAI juga memiliki kemampuan untuk menentukan bagaimana aset tersebut dioperasikan atau dipelihara, serta KAI juga dapat menentukan kapan untuk mengganti atau kapan untuk tidak menggunakan lagi aset tersebut. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa KAI memiliki pengendalian atas aset tersebut sehingga KAI mengakui aset tetap tersebut pada saat diterima dari pemerintah melalui BASTO. Penyusutan atas aset tetap tersebut mulai dibebankan pada saat aset tersebut siap untuk digunakan.

Dengan penerapan PSAK 16 (Revisi 2007), "Aset Tetap". Perusahaan dan entitas anak menggunakan metode biaya perolehan yang diterapkan secara konsisten terhadap semua aset tetap dalam kelompok yang sama.

#### **k. Properti Investasi**

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya) untuk menghasilkan rental atau untuk kenaikan nilai atau keduanya.

Properti investasi dinilai berdasarkan harga perolehan dan dilakukan penyusutan sesuai dengan masa manfaatnya.

#### **I. Aset Dalam Pelaksanaan**

Akumulasi biaya konstruksi atau rehabilitasi bangunan, kereta, gerbong, instalasi mesin dan biaya-biaya lain dikapitalisasi oleh Perusahaan dalam akun "aset dalam pelaksanaan".

- 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) *Any expenditure that meets one of the criteria increase the useful life or improve the quality of service or increase capacity will be capitalized to the asset cost.*
- 7) *Fixed assets that can no longer be used to obtain revenue, unused cross land, and the fixed assets held by the other party moved from the classification of fixed assets into "unproductive assets" in a group of other assets.*
- 8) *Fixed assets from Government Assistance recognized in the statement of financial position as they are received by the Group as evidenced by the issuance of BASTO (minutes of asset handover to be operated by the company) KAI is able to use produce services or charge others to use the fixed asset. KAI also is able to determine how the assets are operated or maintained, as well as KAI can determine when to replace or when not to use the assets anymore. These conditions indicate that KAI has control over the assets that KAI recognize the asset when it is received from the government through BASTO. Depreciation on fixed assets started as the asset are ready for use.*

*With the application of PSAK 16 (Revised 2007), "Fixed Assets". Companies and subsidiaries using the cost method is applied consistently to all fixed assets in the same group.*

#### **k. Investment Properties**

*Investment property is property (land or a building or part of a building or both) to rental produce or to increase the value or both.*

*Investment property valued at cost and depreciated over their useful lives in accordance with.*

#### **I. Construction in Progress**

*The accumulated cost of construction or rehabilitation of buildings, trains, wagons, machinery installation and other costs capitalized by the Company in account "Construction in Progress".*

Biaya yang timbul sehubungan dengan pekerjaan dalam proses akan diklasifikasikan sesuai dengan peruntukannya. Biaya yang timbul sehubungan dengan pekerjaan pesanan untuk pembuatan persediaan akan diklasifikasikan dalam akun Persediaan. Biaya yang timbul sehubungan dengan pekerjaan pembuatan aset tetap akan diklasifikasikan dalam akun aset tetap. Untuk biaya yang tidak dapat dikapitalisasi akan dibiayakan pada tahun berjalan.

#### **m. Penurunan Nilai Aset Non Keuangan**

Pada tanggal pelaporan, Perusahaan menelaah nilai tercatat aset non-keuangan untuk menentukan apakah terdapat indikasi bahwa aset tersebut telah mengalami penurunan nilai. Jika terdapat indikasi tersebut, nilai yang dapat diperoleh kembali dari aset diestimasi untuk menentukan tingkat kerugian penurunan nilai (jika ada). Bila tidak memungkinkan untuk mengestimasi nilai yang dapat diperoleh kembali atas suatu aset individu, Perusahaan mengestimasi nilai yang dapat diperoleh kembali dari unit penghasil kas atas aset.

Perkiraan jumlah yang dapat diperoleh kembali adalah nilai tertinggi antara nilai wajar dikurangi dengan biaya untuk menjual atau nilai pakai. Dalam menilai nilai pakai, estimasi arus kas masa depan didiskontokan ke nilai kini menggunakan tingkat diskonto sebelum pajak yang menggambarkan penilaian pasar kini dari nilai uang dan risiko spesifik atas aset yang mana estimasi arus kas masa depan belum disesuaikan. Jika jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset non-keuangan (unit penghasil kas) kurang dari nilai tercatatnya, nilai tercatat aset (unit penghasil kas) dikurangi menjadi sebesar nilai yang dapat diperoleh kembali dan rugi penurunan nilai diakui langsung ke laba rugi kecuali aset tersebut dicatat sebesar nilai revaluasi, dimana kerugian penurunan nilai diperlakukan sebagai penurunan revaluasi.

#### **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. Pembebaan pada periode berjalan dilakukan dengan metode garis lurus sesuai dengan taksiran masa manfaatnya.

*Costs related with the construction in progress is classified according to its purpose as needed. Cost for inventory making is classified as Inventory. Cost related to manufacture of fixed assets is classified as fixed asset.*

*Uncapitalised Cost is expensed during of the year.*

#### **m. Impairment of Non-Financial Asset**

*At reporting dates, the Company reviews the carrying amount of non-financial assets to determine whether there is any indication that those assets have suffered an impairment loss. If any such indication exists, the recoverable amount of the asset is estimated in order to determine the extent of the impairment loss (if any). Where it is not possible to estimate the recoverable amount of an individual asset, the Company estimates the recoverable amount of the cash generating unit to which the asset belongs.*

*Estimated recoverable amount is the higher of fair value less cost to sell or value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset for which the estimates of future cash flows have not been adjusted. If the recoverable amount of a non-financial asset (cash generating unit) is less than its carrying amount, the carrying amount of the asset (cash generating unit) is reduced to its recoverable amount and an impairment loss is recognized immediately against earnings unless the relevant asset is carried at revaluation amount, in which the impairment loss is treated as revaluation decrease.*

#### **n. Deferred Charges**

*Deferred charges consist of: incorporation fees, expenses for legal rights to land and other expenditures that have a useful life of more than 1 (one) year. Deferred charges are presented in the balance sheet at their net value at cost less accumulated amortization. Loading in the current period by the straight-line method over the estimated useful lives.*

**o. Aset Tak Berwujud**

Yang termasuk aset tak berwujud yaitu pengeluaran untuk legal hak atas tanah dan pengeluaran atas aset prasarana dan hak pengoperasiannya pada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Aset tak berwujud diamortisasi sesuai masa manfaatnya yaitu selama 20 tahun dan apabila diketahui tidak mempunyai manfaat langsung dibebankan pada tahun berjalan.

**p. Taksiran Pajak Penghasilan**

- 1) Perusahaan menerapkan metode pajak penghasilan tangguhan dalam menghitung taksiran pajak penghasilan sebagaimana diharuskan dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 46 tentang Akuntansi Pajak Penghasilan. Metode pajak penghasilan tangguhan ini diterapkan untuk mencerminkan pengaruh atas beda waktu dan rugi fiskal, baik berupa aset maupun liabilitas, disajikan dalam jumlah bersih sebagai pajak atas beda waktu antara pelaporan komersial dengan fiskal.
- 2) Saldo rugi fiskal yang dapat dikompensasi diakui sebagai aset pajak tangguhan apabila besar kemungkinan bahwa jumlah laba fiskal pada masa mendatang akan memadai untuk dikompensasi.
- 3) Koreksi terhadap liabilitas perpajakan diakui saat surat ketetapan pajak diterima atau jika mengajukan keberatan, pada saat keputusan atas keberatan tersebut telah ditetapkan.

**q. Utang Usaha**

Utang usaha adalah utang yang timbul dari pengadaan barang/ jasa yang dinyatakan sebesar nilai barang/ jasa yang harus dibayar kepada rekanan. Utang usaha yang berhubungan dengan pemborongan pekerjaan diakui dan dicatat berdasarkan persentase fisik pekerjaan yang telah diselesaikan dan dinyatakan dengan Berita Acara.

**r. Liabilitas Imbalan Pasca-Kerja**

Sesuai dengan Undang-undang ketenagakerjaan No. 13 tahun 2003 tanggal 25 Juni 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.

**o. Intangible Assets**

*Intangible assets consist of expenses for legal of land rights and spending on operate infrastructure assets rights to PT Kereta Api Indonesia (Persero). Amortization of intangible assets will be amortized over their useful lives which is 20 years and if the assets are not known to have an immediate benefit are amortized in the current year.*

**p. Income Tax Estimation**

- 1) *The Company applied the deferred income tax method of accounting for income tax in accordance with Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) No. 46 on Accounting for Income Taxes. Deferred income tax method is applied to reflect the effect of temporary differences and tax losses, either assets or liabilities, expressed in net amount as a tax on timing differences between financial and tax reporting.*
- 2) *Retained loss carry-over recognized deferred tax assets, if there is a likelihood that taxable profit will be available for future compensation.*
- 3) *Corrections to tax obligations are recorded when an assessment is received or, if appealed against, when the decision of the appeal is determined.*

**q. Trade Payable**

*Trade payables represent payables resulting from the procurement of goods/services which are stated at the amount should be paid to the suppliers. Trade payables related to construction in progress are recognized and recorded based on percentage of completion of physical work and stated in a report.*

**r. Post-Employment Benefit Obligation**

*In accordance with the Employment Act No. 13 of 2003 dated June 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.*

Sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 24 (Revisi 2010) tentang "Imbalan Kerja", Perusahaan diwajibkan menghitung dan menyajikan nilai kini liabilitas manfaat tersebut di atas. Bagian yang telah menjadi vested atau jatuh tempo dalam tahun berjalan harus dibebankan dalam laporan laba rugi tahun berjalan.

Sampai dengan akhir 2003, Perseroan memiliki dua program untuk memenuhi liabilitas pasca kerja, yaitu sebagai peserta pada program pensiun PT Taspen (Persero) dan mengelola sendiri (swakelola). Program pensiun yang dikelola sendiri pada prinsipnya merupakan pengumpulan dana yang dipisahkan secara administratif dari pengelolaan Perseroan.

Pada tahun 2004, kedua program di atas telah diserahkan pengelolaannya kepada PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Kedua program dimaksud meliputi : Program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan (Program Pensiun) dan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai ("Program JHT"). Pada prinsipnya kedua program tersebut menganut program manfaat pasti yang dijamin oleh perusahaan asuransi. Sehubungan dengan hal tersebut, maka liabilitas pembayaran iuran sekaligus yang merupakan liabilitas jasa lalu (*past service liability*) telah dibukukan sebagai liabilitas.

Sedangkan biaya jasa lalu diakui sebagai beban dengan metode garis lurus selama periode rata-rata sampai imbalan pasca kerja menjadi hak atau vested sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Berdasarkan Surat dari Menteri Perhubungan RI No. KP.203/1/1/A Phb tanggal 11 April 2007 perihal perbaikan kesejahteraan pegawai eks PNS Dephub/ PJKA, untuk penyelesaian PSL eks PNS Dephub/ PJKA diusulkan melalui upaya: pada saat masih aktif, pegawai eks PNS Dephub/ PJKA digaji oleh Perusahaan dan setelah pensiun akan memperoleh hak pensiun sama dengan PNS pada umumnya.

Pada tahun 2008 berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 64 tahun 2004 tentang penyesuaian pensiun eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) bahwa mulai bulan Mei 2008 pengelolaan pensiun pegawai eks. PNS yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) dialihkan ke PT Taspen (Persero).

*In accordance with Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) No. 24 (Revised 2010) on "Employee Benefits", the Company will calculate and present the present value of the benefits mentioned above. The part that has to be right or due in the current year should be charged to the income statement for the year.*

*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 here in above shall be transferred its management to PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The two program shall consist of: Pension Annuity program for Pension (Pension Program) and Pension benefit program for Employee (JHT Program). Principally, such program adhere definite beneficiary program guaranteed by insurance company. In connection with such matter, then advance subscription payment liability constituting past-service liability has been booked as liability.*

*While past service cost is recognized as an expense on a straight-line basis over the average period until the post-employment benefits to or vested rights in accordance with generally accepted accounting standards in Indonesia.*

*Based on the letter from the Ministry of Communications Republic of Indonesia No. KP.203/1/1/A Phb dated April 11, 2007 regarding the improvement of the welfare of ex-civil servant employees ex PNS/ PJKA, to the completion of former civil servants ex PNS/ PJKA through the efforts proposed: at the moment is still active, employee ex PNS Dephub/PJKA are paid by the Company and after retirement will receive a pension equal to PNS in general.*

*In 2008 based on the regulation of the Government of Indonesia No. 64 in 2004, on the former pension adjustment. PNS Development of Transportation in PT Kereta Api Indonesia (Persero) which began in May 2008, the management of the pension of former employee. Public servants that previously managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) was transferred to the PT Taspen (Persero).*

Dengan demikian pengelolaan pensiun perusahaan yang dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- Pegawai eks. PNS Dephub dikelola oleh PT Taspen (Persero) sejak 1 Mei 2008, berdasarkan perjanjian kerjasama antara PT Taspen (Persero) dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tentang pelaksanaan pembayaran pensiun pegawai eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada PT Taspen (Persero) sesuai No.48/HK/UM/2008 dan No.Jan-10/DIR/2008.
- Pegawai murni PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tahun 2004 dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) berdasarkan perjanjian kerjasama No. 161/HK/UM/2003, No.099.SJ.U.0403, No.162/ HK/UM/2003 dan No.100 BJ.U.0903 tentang pengelolaan program anuitas pensiun bagi pensiunan dan pengelolaan program jaminan hari tua bagi pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dan terakhir diperbaharui dengan addendum perjanjian kerjasama No. V tanggal 21 Desember 2012 yang mengubah tentang angsuran bulanan dan jumlah PSL yang dihitung berdasarkan TDPIP tahun 2012.

Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2007 bahwa program Jaminan Hari Tua (JHT) karyawan PT Kereta Api (Persero) eks. PNS dikelola kembali oleh PT Taspen (Persero), bahwa:

- JHT eks. PNS mulai akhir tahun 2008 pelaksanaan atau pengelolaannya kembali kepada PT Taspen (Persero) dan mengikuti peraturan yang berlaku sesuai PNS.
- Pembayaran manfaat JHT Karyawan eks. PNS akan dilakukan oleh PT Taspen (Persero).
- Liabilitas PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kepesertaan karyawan eks. PNS pada PT Taspen (persero) adalah pembayaran premi atau iuran yang dikeluarkan oleh PT Taspen (Persero).

Berdasarkan hal tersebut, maka liabilitas atas imbalan pasca kerja JHT karyawan eks. PNS PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang ada pada tahun sebelumnya masih menjadi liabilitas perusahaan dan dibukukan sebagai liabilitas imbalan pasca kerja sesuai dengan PSAK 24 revisi 2004. Maka mulai awal tahun 2009 sudah tidak menjadi liabilitas imbalan kerja sesuai dengan PSAK 24 revisi 2010. Maka perhitungan PSAK 24 untuk tahun 2012 diberlakukan untuk pegawai perusahaan status non PNS yang mulai bekerja sejak status perusahaan menjadi Perum. Sedangkan untuk pegawai untuk status Eks PNS dicatat pada akun Utang Iuran Pensiun Sekaligus.

*Thus the pension management of company which carried out are as follows:*

- *Ex. Civil Servant (PNS) Department of Transportation public servants are managed by PT Taspen (Persero) since May 1, 2008, based on mutual agreement between PT Taspen (Persero) to PT Kereta Api Indonesia (Persero) concerning the implementation of payment of pensions of former employees. PNS Development of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Taspen (Persero) in accordance No.48/HK/UM/2008 and No.Jan-10/DIR/2008.*
- *Permanent Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) since 2004, managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) based on cooperation agreement No. 161/HK/UM/2003, No.099.SJ.U.0403, No.162/ HK / UM / 2003 and No.100 BJ.U.0903 about the management of pension annuity program for retirees and old-age insurance program management for the employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero). And last updated by the addendum agreement V No. 21 December 2012, amended in monthly installments and the amount of PSL calculated on the basis of 2012 TDPIP.*

*Based on the PP. 64 year 2007 that the employees JHT employee of PT Kereta Api (Persero) ex. PNS longer managed by PT Taspen (Persero), that:*

- *JHT ex. Civil servants from the end of 2008 the implementation or management of return to the PT Taspen (Persero) and follow the appropriate rules of civil servants.*
- *JHT ex employee benefit payments. PNS will be made by PT Taspen (Persero).*
- *Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the membership of ex-employees. PNS on PT Taspen (Persero) is the payment of premiums or contributions issued by PT Taspen (Persero).*

*On this basis, the responsibility for the employed former JHT employment benefits. PNS PT Kereta Api Indonesia (Persero), which is in the previous year is still liabilities of the company and recorded as the obligations for benefit post-employment with revised 2004 PSAK No. 24. So it starts at the beginning of 2009 not have become liabilities for benefits to employees in accordance with PSAK No. 24 revised 2010. So the calculation of the 24 PSAK for 2012 applies to the condition of no civil servant of the company started to work as the company became State of Perum. With regard to the status of official Ex-civil employee is registered in the contribution to pay retirement at the same time.*

#### s. Transaksi dan Saldo Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan diselenggarakan dalam satuan Rupiah. Transaksi-transaksi dalam mata uang asing dicatat berdasarkan kurs yang berlaku pada saat transaksi terjadi. Pada tanggal laporan posisi keuangan, aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing dijabarkan sesuai dengan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut yang didasarkan pada kurs tengah Bank Indonesia. Keuntungan atau kerugian yang timbul, dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba (rugi) periode berjalan.

Kurs mata uang asing yang digunakan pada tanggal 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013, adalah sebagai berikut:

Mata uang asing	31 Desember 2014/ December 31, 2014	31 Desember 2013/ December 31, 2013	Foreign currency
Dollar Amerika Serikat	12.440,00	12.189,00	US Dollars
Yen Jepang	104,25	116,17	Yen
Euro	15.133,27	16.821,44	Euro
Dollar Singapura	9.422,11	9.627,99	SGD Dollars

#### t. Pengakuan Pendapatan dan Beban

- 1) Pendapatan dari jasa pengangkutan penumpang diakui pada saat tanggal keberangkatan.
- 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.

#### u. Pengakuan Pendapatan Subsidi Dan Beban Sewa Penggunaan Prasarana Pemerintah

- 1) Pendapatan subsidi *Public Service Obligation* (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).

#### s. Foreign Currency Transaction and Balances

The books of accounts maintained in Rupiah. Foreign currency transactions are recorded at the existing rate at the time of the transaction. In the balance sheet date, the assets and liabilities denominated in foreign currency are converted according to the type of Exchange in effect on that date on the basis of the rate of change of the Bank of Indonesia. Gains or losses are charged to the account of losses (loss) net for the period.

Foreign exchange rate used at December 31, 2014 and December 31, 2013 , are as follows:

#### t. Revenue and Expenses Recognition

- 1) Revenue from passenger transportation services is recognized the time of the departure date.
- 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.

#### u. The Recognition of Subsidy income and Rent Expense of Government's Infrastructure

- 1) PSO subsidy income received from the Government presented in the income statement as revenue freight service.
- 2) The PSO subsidy income obtained from the Government is recognized in accrual method that limited by budget stipulated in the Government budget (based on DIPA).

- 3) Segala ketentuan mengenai PSO diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 143/PMK.02/2012 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggungjawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi.

Dari keseluruhan kereta ekonomi, terdapat 84 KA yang mendapatkan PSO.

Adapun prosedur yang harus dipenuhi terkait PSO adalah sebagai berikut:

- i. Badan penyelenggara (PT KAI) mengirimkan surat tagihan PSO ke Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) / (DJKA).
  - ii. Badan penyelenggara (PT KAI) mengirimkan laporan pelaksanaan PSO triwulan ke KPA / (DJKA).
  - iii. Dilakukan verifikasi fisik dan administrasi ke Daop / Divre.
  - iv. Sesuai berita acara verifikasi, dibuatkan surat pembayaran PSO dari DJKA ke Kementerian Keuangan.
  - v. Kementerian Keuangan mentransfer dana PSO ke kas PT KAI.
  - vi. Pada saat akhir tahun setelah audit, PT KAI membuat laporan pertanggungjawaban anggaran PSO. Jika hasil audit menyatakan lebih bayar maka PT KAI mengembalikan ke kas negara dan jika terdapat kurang bayar maka PT KAI bisa menagihkan ke Pemerintah c.q. Kementerian Keuangan.
- 4) Beban pemeliharaan prasarana yang dibiayai oleh Pemerintah (IMO) yang pengjerannya dilakukan oleh Perusahaan diperlukan sebagai pengurang beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya sesuai dengan nilai kontrak antara Pemerintah dan Perusahaan sebagai penyelenggara.
- 5) Beban penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC) yang dibayarkan kepada Pemerintah menjadi penambah beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya.

#### v. Laba Per Saham

Laba per saham dasar dihitung berdasarkan jumlah rata-rata tertimbang saham beredar dalam tahun yang bersangkutan.

- 3) All provisions of the PSO arranged in the Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 143/PMK.02/2012 about Procedures for Procurement, Disbursement, and Accountability of the Public Service Obligation Fund or the Railway Transport Sector Economy Class.

From the overall of economy-class train, there are 84 of trains that get PSO.

The procedures that have to be met relating PSO is as follows:

- i. Administrators (PT KAI) sent the PSO bill to the Budget Authorized (KPA) / (DJKA).
  - ii. Administrators (PT KAI) submit quarterly implementation reports of PSO quarterly to the KPA / (DJKA).
  - iii. Physical verification and administration to Daop/ Divre.
  - iv. Based on verification report, DJKA makes a letter of payment of PSO to The Ministry of Finance.
  - v. The Ministry of Finance transferring PSO fund to treasury of PT KAI
  - vi. At the end of the year after the audit, PT KAI makes PSO budget accountability report. If the audit states there is an overpayment then PT KAI return to the state treasury and if there is an underpayment PT KAI could be billed to the Government through Ministry of Finance.
- 4) The infrastructure maintenance expenses are funded by Government (IMO), which is performed by the Company and treated as reduction of indirect operation expenses and recognize when incurred in accordance with the contract between the Government and company as organizer.
- 5) The rental expenses of railroad infrastructure (TAC) which is paid to the Government is recorded as the additional of indirect operation expense and recognized at the time incurred.

#### v. Earning Per Share

Earning per share are calculate based on the weighted average of the outstanding shares in the current year.

## 6. ESTIMASI DAN PERTIMBANGAN AKUNTANSI YANG PENTING

Setiap perubahan dalam asumsi, estimasi dan pertimbangan tersebut di bawah, bisa memiliki risiko signifikan yang berdampak pada penyesuaian material terhadap jumlah tercatat aset dan liabilitas dalam periode pelaporan berikutnya.

### a. Penyusutan atas Aset Tetap

Masa manfaat dan beban penyusutan atas aset tetap ditentukan berdasarkan estimasi, dimana beban penyusutan akan disesuaikan jika masa manfaatnya berbeda dari estimasi sebelumnya atau jika aset akan dihapusbukukan atau dilakukan penurunan nilai karena usang atau dihentikan penggunaannya.

### b. Kewajiban atas Imbalan Pasca Kerja

Perhitungan kewajiban atas imbalan pasca kerja tergantung pada sejumlah asumsi aktuarial, seperti: tingkat pengembalian atas aset program, tingkat diskonto dan asumsi penting lainnya yang sebagian berdasarkan kondisi pasar saat ini.

### c. Perpajakan

Penentuan provisi perpajakan memerlukan pertimbangan signifikan, yang mana keputusan final atas provisi perpajakan tersebut bisa berbeda dari jumlah yang tercatat. Adapun pengakuan aset pajak tangguhan tergantung pada harapan dan estimasi terhadap tersedianya laba kena pajak masa depan.

### d. Penyisihan Piutang Ragu-ragu

Biaya penyisihan yang mungkin timbul atas tidak tertagihnya piutang tersebut ditentukan berdasarkan estimasi umur piutang, dimana estimasi tersebut berdasarkan atas data historis piutang-piutang yang tidak tertagih oleh Perusahaan.

## 7. KAS DAN SETARA KAS

KAS	2014	2013
Kas besar	7.769.115.199	9.628.902.525
Kas stasiun	50.345.622	71.769.050
Kas - PT KAI Commuter Jabodetabek	8.505.196.231	5.831.919.019
Kas - PT KA Logistik	1.694.929.120	1.464.867.704
Kas - PT KA Pariwisata	89.297.040	1.119.047.999
Kas - PT Reska Multi Usaha	871.169.601	1.057.816.441
Kas - PT Railink	134.660.773	106.648.407
Kas - PT KA Properti Manajemen	14.671.301	-
Jumlah kas	<b>19.129.384.887</b>	<b>19.280.971.145</b>

## 6. CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGEMENTS

*Any changes in the assumptions, estimates and those under consideration, could have a significant impact on the risk of material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next reporting period.*

### a. Depreciation of Fixed Assets

*The useful life and depreciation of fixed assets is determined based on estimates, which depreciation will be adjusted if its useful life is different from the estimates previously or if the assets are written off due to impairment or made obsolete or discontinued use.*

### b. Liability for Post-Employment Benefits

*Calculation of liability for post-employment benefits depends on a number of actuarial assumptions, such as: rate of return on plan assets, discount rates and other important assumptions which are based on current market conditions.*

### c. Taxation

*The determination of the tax provision requires significant judgment, in which the final decision on the tax provision may differ from the amounts recorded. The recognition of deferred tax assets depends on the expectations and estimates of the availability of future taxable income.*

### d. Allowance for Doubtful Accounts

*Allowance costs that may arise from uncollectible accounts is determined based on the estimated age of receivables, where the estimate is based on historical data receivables are not collectible by the Company.*

## 7. CASH AND CASH EQUIVALENTS

CASH ON HAND
Cash on hand
Cash on hand station
Cash - PT KAI Commuter Jabodetabek
Cash - PT KA Logistik
Cash - PT KA Pariwisata
Cash - PT Reska Multi Usaha
Cash - PT Railink
Cash - PT KA Properti Manajemen
<b>Total cash on hand</b>

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
 31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
 December 31, 2014 and for the year then ended  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
<b>BANK</b>			<b>BANK</b>
Rupiah			Rupiah
Pihak Berelasi			Related parties
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	527.904.073.629	563.192.238.329	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	42.359.703.902	77.928.002.624	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	176.974.290.880	47.841.397.151	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	1.896.226.248	1.204.598.260	PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk
PT Bank Bukopin Tbk	77.982.698	77.243.732	PT Bank Bukopin Tbk
PT Bank BJB Tbk	210.985.666	22.751.071	PT Bank BJB Tbk
Bank Syariah Mandiri	5.338.394	5.668.470	Bank Syariah Mandiri
	<u>749.428.601.417</u>	<u>690.271.899.637</u>	
Pihak Ketiga			Third parties
PT Bank Central Asia Tbk	60.928.132.028	30.122.544.254	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank CIMB Niaga Tbk	7.950.371.170	2.745.154.956	PT Bank CIMB Niaga Tbk
PT Bank Danamon Indonesia Tbk	2.879.415.930	685.001.274	PT Bank Danamon Indonesia Tbk
PT Bank Internasional Indonesia Tbk	203.484.567	7.734.765	PT Bank Internasional Indonesia Tbk
PT Bank Mega Tbk	889.000	1.332.000	PT Bank Mega Tbk
	<u>71.962.292.695</u>	<u>33.561.767.249</u>	
Jumlah bank rupiah	<u>821.390.894.111</u>	<u>723.833.666.886</u>	Total rupiah bank
	2014	2013	
Mata Uang Asing			Foreign Currency
Pihak Berelasi			Related Parties
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	81.671.270.035	311.642.789.104	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	46.875.738.355	108.802.111.469	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank BJB Tbk	154.357.262	24.529.587.035	PT Bank BJB Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.480.055.220	2.558.843.108	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	<u>130.181.420.872</u>	<u>447.533.330.716</u>	
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	36.120.535	77.749.365	PT Bank Central Asia Tbk
HSBC Indonesia	560.780.396	-	HSBC Indonesia
	<u>596.900.931</u>	<u>77.749.365</u>	
Jumlah bank mata uang asing	<u>130.778.321.803</u>	<u>447.611.080.081</u>	Total foreign currency bank
Jumlah bank	<u>952.169.215.914</u>	<u>1.171.444.746.967</u>	Total bank
<b>DEPOSITO BERJANGKA</b>			<b>TIME DEPOSIT</b>
Rupiah			Rupiah
Pihak Berelasi			Related Parties
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	50.000.000.000	360.000.000.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	679.516.309.000	276.322.129.860	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Tabungan negara (Persero) Tbk	10.000.000.000	-	PT Bank Tabungan negara (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	165.000.000.000	-	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	<u>904.516.309.000</u>	<u>636.322.129.860</u>	
Mata Uang Asing			Foreign Currency
Pihak Berelasi			Related Parties
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	9.720.578.680	9.524.448.033	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
	<u>9.720.578.680</u>	<u>9.524.448.033</u>	
Jumlah deposito berjangka	<u>914.236.887.680</u>	<u>645.846.577.893</u>	Total time deposit
Jumlah kas dan setara kas	<u>1.885.535.488.482</u>	<u>1.836.572.296.005</u>	Total cash and cash equivalent

## Kas dan Setara Kas Berdasar Mata Uang:

	2014	2013	
Rupiah	1.745.036.587.999	1.379.436.767.891	Rupiah ( Rp )
Dollar Amerika Serikat	140.097.256.883	402.375.019.458	US Dollar ( USD )
Yen Jepang	-	53.402.750.776	Japan Yen ( ¥ )
Euro	26.103.369	973.266.314	Euro ( € )
Dollar Singapura	375.540.231	384.491.566	Singapore Dollar ( SGD )
Jumlah kas dan setara kas	<b>1.885.535.488.482</b>	<b>1.836.572.296.005</b>	Total cash and cash equivalent

## Kas dan Setara Kas Berdasar Entitas:

	2014	2013	
Entitas Induk			Parent Entity
Kas rupiah	7.819.460.821	9.700.671.575	Cash in rupiah
Bank Rupiah	629.123.200.951	561.008.403.947	Bank in rupiah
Bank mata uang asing	130.542.185.474	377.618.780.346	Bank in foreign currency
Deposito berjangka rupiah	600.000.000.000	330.000.000.000	Time deposits in rupiah
Jumlah - entitas induk	<b>1.367.484.847.246</b>	<b>1.278.327.855.868</b>	Total - parent entity
Entitas Anak			Subsidiaries
Kas rupiah	11.309.924.066	9.580.299.570	Cash on hand rupiah
Bank rupiah	192.267.693.160	162.825.262.939	Bank in rupiah
Bank mata uang asing	236.136.329	69.992.299.735	Bank in foreign currency
Deposito berjangka rupiah	304.516.309.000	306.322.129.860	Time deposits
Deposito berjangka mata uang asing	9.720.578.680	9.524.448.033	Time deposits in foreign currency
Jumlah - entitas anak	<b>518.050.641.236</b>	<b>558.244.440.137</b>	Total - subsidiaries
Jumlah kas dan setara kas	<b>1.885.535.488.482</b>	<b>1.836.572.296.005</b>	Total cash and cash equivalent

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 bunga deposito berjangka rupiah rata-rata berkisar antara 7,5% s.d. 10% untuk tahun 2014 dan 5,75% s.d. 9,5% untuk tahun 2013

*Time deposits are company fund placed at the bank for a period of less than 3 months and can be undiluted into cash when needed, so it is equals with cash. The interest rate of time deposit rate was 7,5% up to 10% for 2014 and 5,75% up 9,5% for 2013.*

## 8. INVESTASI JANGKA PENDEK

## 8. SHORT TERM - INVESTMENTS

	2014	2013	
Investasi - Entitas Anak	3.900.000.000	3.900.000.000	Investment - Subsidiaries
Penyisihan Penurunan Nilai	(3.900.000.000)	(3.900.000.000)	Allowance for impairment
Jumlah investasi jangka pendek	<b>-</b>	<b>-</b>	Total short term investments

Saldo investasi jangka pendek merupakan saldo Investasi PT Railink, entitas anak dengan penjelasan sebagai berikut:

Pada tanggal 29 Agustus 2008, Perusahaan melakukan penempatan investasi dalam bentuk Kontrak Penempatan Dana (Discretionary Fund) pada PT Optima Kharya Capital Management (OKCM) sebesar Rp5.000.000.000, dengan target investasi 11% per tahun untuk periode kontrak selama 3 (tiga) bulan.

*Short-term investments balance is the balance of investment in PT Railink, subsidiary with an explanation as follows:*

*On August 29, 2008, a subsidiary of placing their investments in the form of Contract Placement Fund (Discretionary Fund) at PT Optima Kharya Capital Management (OKCM) amounting to Rp5.000.000.000, with an investment target of 11% per annum for the period of contract for three (3) months.*

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 Rp1.000.000.000 pada tanggal 28 Mei 2009, sehingga sisa investasi menjadi sebesar Rp4.000.000.000 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 Rp4.000.000.000 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 28 Februari 2010, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka berdasarkan Addendum Kedua dalam kondisi Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp100.000.000, sehingga sisa dana investasi milik perusahaan menjadi sebesar Rp3.900.000.000. Nilai tersebut belum termasuk perhitungan target investasi dan denda akibat keterlambatan PT OKCM dalam mengembalikan sisa dana investasi dengan tepat waktu. Pada Addendum ini dimasukkan pasal penyertaan reksadana penempatan terbatas berupa kebun kelapa sawit dan pabrik mini kelapa sawit sebagai underlying assets yang pengelolaannya diserahkan kepada Manajer Investasi. Addendum ini ditandatangani pada tanggal 1 April 2010.

*Regarding to the assurance of subprime mortage in USA which have a direct impact on the liquidity and 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 addendum, which the subsidiaries receive a share of investment amounting to Rp1.000.000.000 PT OKCM on May 28, 2009, so the remaining investment of Rp4.000.000.000 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 addendum while, where the remaining investment funds amounting to Rp4.000.000.000 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 addendum was signed on September 11, 2009.*

*On February 28, 2010, PT OKCM still unable to return the investment, then based on Second Amendment in a state of its subsidiaries received PT OKCM part of the investment amount of Rp100.000.000, so the remainder of the investment fund owned by a subsidiary for Rp3.900.000.000. That amount does not include the calculation of investment targets and penalties for PT OKCM 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.*

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 RUPS Tahunan tanggal 29 Mei 2009 menetapkan estimasi penyisihan kerugian investasi di OKCM untuk tahun 2008 sebesar Rp1.000.000.000 atau sebesar 20% dari nilai investasi tahun 2008 dan sebesar Rp800.000.000 untuk tahun 2009, sehingga akumulasi penyisihan kerugian investasi sebesar Rp1.800.000.000, yang dibebankan sekaligus pada tahun 2009. Penyisihan atas kerugian investasi 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 Rp2.100.000.000. Penyisihan atas kerugian investasi OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek", sehingga jumlah akumulasi penyisihan kerugian investasi tersebut sebesar Rp3.900.000.000.

PT Railink telah menunjuk Indra Marzon, SH., 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.

*The third addendum which signed in August 2, 2010 regarding to the end of the third addendum and PT OKCM still not able to return the investment, the board of Directors are negotiating to make the signing of the fourth amendment. In addition, management is make effort collectively by the KPD OKCM clients Forum to settle legally through the Agency for supervision of capital markets and financial institutions (Bapepam-LK).*

*regarding to the lateness rate of investment of OKCM, based on general meeting of shareholders on 29 may, 2009 establishing an allowance for loss estimation investment PT Optima Kharya Capital Management for 2008 Rp1.000.000.000 or equal 20% of the value of investment in 2008 and amounted Rp800.000.000 for 2009 so that the accumulated allowance for loss of investment amounted Rp1.800.000.000, 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 Rp2.100.000.000. OKCM. Allowance for loss investment is presented OKCM "Unrealized Loss on Impairment of Securities", so amount of the accumulated allowance for losses on these investments is Rp3.900.000.000.*

*PT Railink has appointed Indra Marzon, SH., As the Advocate and / or as a legal consultant of the Company, on December 1, 2011 in Case Petition Lawsuit broken promises (default) in the South Jakarta District Court with the PT OKCM (PT Optima Kharya Capital Management) and was registered at the Registrar's Office by the South Jakarta District Court of South Jakarta Register No. 691/Pdt.6/2011/PN dated December 23, 2011.*

## 9. PIUTANG USAHA

### Berdasarkan Debitur:

Pihak Berelasi:	2014	2013
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	215.150.533.966	160.142.367.320
PT Pertamina (Persero)	24.781.927.724	30.883.409.228
PT Semen Baturaja (Persero)	3.936.446.681	4.183.522.511
PT Semen Padang	3.254.264.996	3.104.500.636
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	1.980.611.256	8.051.413.506
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	1.240.294.226	1.518.766.601
PT INKA (Persero)	560.971.000	466.478.000
Bank Indonesia	380.390.159	99.855.250
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	95.143.213	95.143.213
TPKB	-	949.347.276
	251.380.583.221	209.494.803.541

## 9. TRADE RECEIVABLES

### By Debtor:

Related Parties:
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk
PT Pertamina (Persero)
PT Semen Baturaja (Persero)
PT Semen Padang
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)
PT INKA (Persero)
Bank Indonesia
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk
TPKB

	2014	2013	
<b>Pihak Ketiga:</b>			<b>Third Parties:</b>
PT Holcim Indonesia Tbk	10.727.589.092	13.170.476.984	PT Holcim Indonesia Tbk
PT Tanjung Enim Pulp & Peper	9.199.339.742	8.099.545.725	PT Tanjung Enim Pulp & Peper
PT Bara Multi Sugih Sentosa	8.685.606.773	8.829.092.779	PT Bara Multi Sugih Sentosa
PT Bara Alam Utama	8.304.563.202	9.080.665.175	PT Bara Alam Utama
PT Jatim Petroleum Transport	6.554.849.586	18.531.858.518	PT Jatim Petroleum Transport
PT Bumi Wijaya Indorail	6.550.446.516	1.759.247.263	PT Bumi Wijaya Indorail
PT Buana Kontenindo Ekspress	2.664.535.173	2.782.643.608	PT Buana Kontenindo Ekspress
PT Wahana Adi Daya Pertiwi	1.832.486.193	3.099.258.735	PT Wahana Adi Daya Pertiwi
PT Tiga Roda	1.047.788.000	-	PT Tiga Roda
PT Smart Tbk	787.645.508	840.997.530	PT Smart Tbk
PT Aneka Jasatama Wahana	786.259.505	698.987.124	PT Aneka Jasatama Wahana
PT Jakalog Surabaya	719.409.149	5.074.538.139	PT Jakalog Surabaya
PT Musimmas	32.761.795	246.199.259	PT Musimmas
Piutang Usaha Entitas Anak	105.419.045.614	77.684.700.913	Trade receivables - subsidiaries
Lainnya (dibawah Rp250.000.000)	151.362.343.965	9.569.979.320	Others (each under Rp250.000.000)
	<u>314.674.669.813</u>	<u>159.468.191.072</u>	
Saldo Piutang Usaha	566.055.253.034	368.962.994.613	Total of trade receivable
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(118.509.307.325)	(7.254.955.532)	Allowance for doubtful accounts
<b>Saldo piutang usaha - bersih</b>	<b><u>447.545.945.709</u></b>	<b><u>361.708.039.081</u></b>	<b>Total of trade receivable - Net</b>

**Berdasarkan Umur:****By Age Category:**

	2014	2013	
<b>Jatuh Tempo:</b>			<b>Past due:</b>
0 - 30 hari	212.332.305.629	333.879.130.743	0 - 30 days
31 - 90 hari	40.162.926.318	14.511.156.500	31 - 90 days
91 - 360 hari	242.558.562.593	7.521.118.655	91 - 360 days
> 360 hari	71.001.458.494	13.051.588.715	> 360 days
	<u>566.055.253.034</u>	<u>368.962.994.613</u>	
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(118.509.307.325)	(7.254.955.532)	Allowance for doubtful accounts
<b>Saldo piutang usaha - bersih</b>	<b><u>447.545.945.709</u></b>	<b><u>361.708.039.081</u></b>	<b>Total of trade receivable - net</b>

Eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebesar nilai tercatat masing-masing kategori piutang yang disebutkan di atas. PT KAI tidak menguasai aset-aset sebagai jaminan piutang.

Menurut PSAK 50, piutang diakui sebesar nilai wajarnya diukur dari biaya perolehan yang diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif yang besarnya ditentukan selanjutnya oleh Perusahaan. Namun PT Kereta Api (Persero) tidak mengakui hal tersebut karena jatuh tempo piutang yang dimiliki kurang dari 1 tahun.

The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivable mentioned above. PT KAI not controlled assets as collateral on receivable.

According to PSAK No. 50, accounts receivable are recognized as the value normally measured from the cost of acquisition is amortized using the effective interest rate method is that the adjustment is determined subsequently by the company. But PT Kereta Api (Persero) does not recognize because the maturity of receivables less than 1 year.

**10. PIUTANG LAIN-LAIN**  
**Berdasarkan Debitur:**

	2014	2013	
Piutang Internal:			<i>Internal Receivables:</i>
Tuntutan Ganti Rugi Internal	2.499.692.669	3.077.753.941	<i>Internal claim compensation</i>
Piutang Pegawai	1.810.714.350	515.980.760	<i>Employee receivable</i>
Uang Muka Pensiun	497.215.354	147.322.121	<i>Pension advance</i>
	<u>4.807.622.373</u>	<u>3.741.056.822</u>	
Pihak Berelasi			<i>Related Parties:</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>
PT Semen Baturaja (Persero)	1.917.139.273	1.917.139.273	<i>PT Semen Baturaja (Persero)</i>
Perum PPD	500.000.000	500.000.000	<i>Perum PPD</i>
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	<u>103.700.228.095</u>	<u>103.700.228.095</u>	<i>PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk</i>
	<u>111.304.378.010</u>	<u>111.304.378.010</u>	
Pihak Ketiga			<i>Third Parties</i>
PT Optima Kharya Capital Management	60.965.163.175	60.965.163.175	<i>PT Optima Kharya Capital Management</i>
Piutang PPN atas Pendapatan Negosiasi	26.583.285.492	120.799.765.967	<i>Receivables VAT on negotiate revenue</i>
Piutang Sewa dan Lainnya	12.099.326.328	129.155.306.476	<i>Rents and other receivables</i>
	<u>99.647.774.995</u>	<u>310.920.235.618</u>	
Saldo Piutang Lain-lain	215.759.775.378	425.965.670.450	<i>Total of other receivables</i>
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	<u>(174.387.625.774)</u>	<u>(285.146.999.378)</u>	<i>Allowance for doubtful account</i>
<b>Jumlah piutang lain-lain - bersih</b>	<b><u>41.372.149.604</u></b>	<b><u>140.818.671.072</u></b>	<b><i>Total of other receivables - Net</i></b>

**Berdasarkan Umur:**

	2014	2013	
Jatuh Tempo:			<i>Past due:</i>
0 - 30 hari	37.745.696.678	153.745.749.473	<i>0 - 30 days</i>
31 - 90 hari	1.925.601.121	41.208.571.436	<i>31 - 90 days</i>
91 - 360 hari	781.743.864	24.241.181.654	<i>91 - 360 days</i>
> 360 hari	<u>175.306.733.715</u>	<u>206.770.167.887</u>	<i>&gt; 360 days</i>
	<u>215.759.775.378</u>	<u>425.965.670.450</u>	
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	<u>(174.387.625.774)</u>	<u>(285.146.999.378)</u>	<i>Allowance for doubtful accounts</i>
<b>Saldo piutang lain - lain bersih</b>	<b><u>41.372.149.604</u></b>	<b><u>140.818.671.072</u></b>	<b><i>Total of other receivables - Net</i></b>

Eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebesar nilai tercatat masing-masing kategori piutang yang disebutkan di atas. PT KAI tidak menguasai aset-aset sebagai jaminan piutang.

*The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivable mentioned above. PT KAI does not controlled any collateral as security.*

**PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk**

Piutang kepada PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk sebesar Rp103.700.228.095 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 Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk**

*Receivable to PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk amounting to Rp103.700.228.095 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

Perusahaan bekerja sama dengan PT Optima Kharya Capital Management yang dituangkan dalam Perjanjian Pengelolaan Investasi No. 02/KPD-OKCM/VI/2008, No. 137/HK/UMI/2008 pada tanggal 24 Juni 2008 dengan ketentuan sebagai berikut:

Nilai investasi	:	Rp100.000.000.000	: Investment value
Jangka waktu	:	6 (enam) Bulan, tanggal 24 Juni s.d 24 Desember 2008/ 6 months, date of June 24, until December 24, 2008	: Time period
Indikasi imbal hasil investasi	:	11,56%	: Indication of investment yield

Pada saat jatuh tempo tanggal 24 Desember 2008 PT Optima Kharya Capital Management 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 Rp57.927.966.000.

Pada bulan Februari 2009, PT Optima Kharya Capital Management menyerahkan portofolio kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupa saham yang ditempatkan pada Bank Kustodian BNI Securities a.n PT Kereta Api Indonesia (Z K014).

Nilai portofolio berupa saham dengan nilai pasar pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp57.927.966.000 yang berupa:

No.	Sekuritas/ Securities	Closing Price	Volume Lembar/ sheet	Nilai Pasar/ Market value Rp
		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
<b>Jumlah/ total</b>				<b>57.927.966.000</b>

Dengan penyerahan portofolio tersebut, Perusahaan membukukan terjadinya kerugian atas penurunan nilai sebesar Rp42.072.034.000.

Selanjutnya pada tahun 2009 bulan Januari s.d. Juni, PT Optima Kharya Capital Management memberikan Imbal hasil sebesar Rp7.058.431.642.

Pada prinsipnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) menginginkan penyertaan dana tersebut kembali seluruhnya sebesar Rp100.000.000.000., maka dengan bantuan Jamdatun terjadi perjanjian utang piutang antara PT Optima Kharya Capital Management dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggal 27 Juli 2009.

Atas piutang tersebut ditetapkan:

- Jangka waktu 12 bulan, jatuh tempo pada 27 Juli 2010.
- Pembayaran utang melalui cicilan setiap bulan dan diberikan imbal hasil yang ditetapkan sebagai berikut:

### 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/UMI/2008 on June 24, 2008 with the following conditions:

On maturity date of December 24, 2008 PT Optima Capital Management Kharya breach of contract and can not return the principal value of an investment. Value of securities held by PT Optima Kharya Capital Management in stocks with market values as at December 31, 2008 amounted to Rp57.927.966.000.

In February 2009, PT Optima Kharya Capital Management submitted portfolio to the PT Kereta Api Indonesia (Persero) in the form of shares issued in the BNI Bank Custodian PT Kereta Api Indonesia (Z K014).

Value of stock portfolio with a market value as at December 31, 2008 amounted to Rp57.927.966.000 in the form:

With a portfolio submission, the Company recorded a loss on impairment of Rp42.072.034.000.

Later in the year 2009 January to June, PT Optima Kharya Capital Management provides the results of Rp7.058.431.642.

In principle, PT Kereta Api Indonesia (Persero) want to return his investment fund entirely for Rp100.000.000.000, and the help of Jamdatun (third party) has made an agreement of debts between PT OKCM with PT Kereta Api Indonesia (Persero) on July 27, 2009.

Of these receivables assigned:

- 12 month time period due in July 27, 2010.
- Debt through installment payments each month and given that the outcome is determined as follows:

Pokok Piutang / No.	Tanggal / Date	Principle receivable	Bunga / Interest	Cicilan / Installment	Saldo / Balance
1.	27-Agust-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-Okt-2009	99.000.000.000	990.000.000	2.000.000.000	97.990.000.000
4.	27-Nop-2009	97.990.000.000	979.900.000	2.000.000.000	96.969.900.000
5.	27-Des-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-Mei-2010	82.552.923.427	825.529.234	4.000.000.000	79.378.452.661
11.	27-Jun-2010	79.378.452.661	793.784.527	4.000.000.000	76.172.237.118
12.	27-Jul-2010	76.172.237.118	761.722.371	76.933.959.560	-

- Sesuai dengan pasal 6 piutang tersebut dijamin dengan portofolio sebagaimana yang telah diserahkan pada Februari 2009.
  - Atas perjanjian tersebut maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengakui piutang sebesar Rp100.000.000.000 dengan mengoreksi investasi jangka pendek Rp57.927.966.000 dan membukukan penurunan atas investasi saham sebesar Rp42.072.034.000.
  - 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 Rp5.061.401.000 dan bunga sebesar Rp4.939.599.000.
- 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 Rp100.000.000.000 with Rp57.927.966.000 correcting short-term investments and investments recorded a decline in the stock of Rp42.072.034.000.
- 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 Rp5.061.401.000 and interest amounting to Rp4.939.599.000.

Perusahaan telah meminta bantuan Kejaksaan Agung RI untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

The Company has requested the help of the Attorney General to resolve this issue.

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 Rp33.974.435.825 yang dicatat sebagai pembayaran utang pokok.

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 Rp33.974.435.825 which is recorded as a principal payment.

Selain saldo piutang pokok sebesar Rp60.965.163.175 PT OKCM berkewajiban membayar denda atas keterlambatan pembayaran kewajiban sebesar Rp1.824.000.000.

In addition to the principal amount of the receivable amount of Rp60.965.163.175 PT OKCM shall pay a fine for late payment of Rp1.824.000.000.

Piutang kepada PT Optima Kharya Capital Management dilakukan penyisihan dengan perhitungan sebagai berikut:

Receivable to PT Optima Kharya Capital Management allocation calculated as follows:

	2014	2013	
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	60.965.163.175	60.965.163.175	Total receivables
Nilai wajar investasi	-	-	Fair value of investment
Jumlah cadangan penyisihan akhir tahun	<u>60.965.163.175</u>	<u>60.965.163.175</u>	Total allowance for year-end reserves

Rincian Penyisihan Piutang Ragu-ragu terdiri dari:

*Details of the allowance for doubtful accounts receivable*

	2014	2013	
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	2.118.084.589	112.877.458.193	Others
Jumlah	<u>174.387.625.774</u>	<u>285.146.999.378</u>	Total

Manajemen berkeyakinan bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas tidak tertagihnya piutang tersebut.

*Management believes that the allowance for doubtful accounts is adequate to cover possible losses from uncollectible accounts.*

## 11. PERSEDIAAN

## 11. INVENTORY

	2014	2013	
Suku Cadang Sarana Gerak	420.376.768.422	349.316.492.130	Moveable facility spare parts
Suku Cadang Prasarana Pokok	181.782.236.025	284.915.220.428	Main infrastructure spare parts
Persediaan Fasilitas	150.047.985	2.398.891.980	Inventory facilities:
Jumlah Suku Cadang	602.309.052.432	636.630.604.539	Total sparepart
Rekening Antara Pemindahan			
Persediaan	541.014.213	1.896.800.354	Inventory Transfer
<b>Jumlah persediaan</b>	<b><u>602.850.066.645</u></b>	<b><u>638.527.404.893</u></b>	<b>Total of Inventory</b>
Suku Cadang Sarana Gerak:			Moveable facility spare parts
Suku Cadang	334.617.075.891	326.172.686.723	Spare Part
Common Goods	15.695.044.010	-	Common Goods
Bahan Bakar & Pelumas	13.207.082.096	13.985.573.703	Fuel & Lubricant
Bahan Baku	12.539.859.501	9.158.231.704	Raw Materials
Tools	1.852.933.594	-	Tools
Gas	362.882.993	-	Gas
Jumlah suku cadang sarana gerak	<u>378.274.878.085</u>	<u>349.316.492.130</u>	Total moveable facility spare parts
Suku Cadang Prasarana Pokok:			Main infrastructure spare parts
Rel	88.480.419.107	190.358.699.181	Rail
Wesel	24.798.707.492	36.422.497.128	Switch-rail
Suku Cadang Fasilitas	14.212.988.160	3.244.461.495	Facility spare parts
Peralatan Sinyal	12.592.036.741	12.707.367.661	Signal equipment
Inventaris/Tools	10.046.108.200	-	Inventories/Tools
Peralatan Telekomunikasi	9.714.828.670	2.718.217.335	Communication equipment
Alat Penambat	7.873.137.769	3.254.349.187	Fastening tools
Peralatan Elektronik / Listrik	4.021.811.768	24.965.337.759	Electronic equipment/ electricity
Balas	2.638.643.538	978.000.000	Ballast
Pintu Jalan Perlintasan	2.537.874.651	681.783.629	Cross-bar-crossing
Jembatan	1.902.186.583	1.042.398.986	Bridge
Bantalan	1.547.856.650	6.214.901.266	Underpinning
Bahan Pelumas Prasarana	819.529.525	-	Lubricant
Cat	596.107.171	2.137.706.874	Paint
Bahan Bangunan	-	189.499.928	Building materials
Jumlah suku cadang prasarana pokok	<u>181.782.236.025</u>	<u>284.915.220.428</u>	Total main infrastructure spare parts

Persediaan Fasilitas:

Persediaan - Entitas Anak	42.251.938.322	-
Lain-lain	541.014.213	2.398.891.980
Jumlah persediaan fasilitas	42.792.952.535	2.398.891.980
Rekening Antara Pemindahan Persediaan	-	1.896.800.354
<b>Jumlah persediaan</b>	<b>602.850.066.645</b>	<b>638.527.404.893</b>

Inventory facilities:

Inventory - Subsidiaries
Others
Total inventory facilities
Inventory Transfer
<b>Total inventory</b>

Suku cadang sarana gerak merupakan suku cadang yang diperlukan untuk perawatan rutin/ berkala armada lokomotif, kereta dan gerbong yang dilakukan di Balai Yasa dan Dipo Perusahaan yang tersebar di beberapa Daerah Operasi dan Divisi Regional.

Suku cadang prasarana pokok diperlukan untuk perawatan atau perbaikan atas kerusakan yang terjadi pada prasarana pokok yang meliputi jalan rel kereta api, jembatan, perlintasan, persinyalan, instalasi listrik dan instalasi komunikasi. Sesuai Undang-undang No. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian sebagaimana telah diganti dengan Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tanggal 25 April 2007 tentang Perkeretaapian, Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib merawat prasarana perkeretaapian agar tetap layak operasi.

Persediaan dalam perjalanan merupakan pembelian persediaan impor.

Perusahaan tidak mengasuransikan persediaan terhadap resiko kecelakaan, kebakaran dan jenis resiko kerugian lainnya.

Spare parts of the moveable facilities represent spareparts which are needed for routine maintenance of locomotives, trains and wagons that done in Balai Yasa and Dipo has various operational areas and regional divisions.

Main infrastructure spare parts needed for maintenance or repairs for damage that occurs in the main infrastructure includes a railway-road, bridge, cross-bar-crossing, signal, electric installation and communication installation. Based on act no. 13 year 1992 concerning of railways as has been replaced by the act of no. 23 year 2007 dated April 25, 2007 about the Railways, Organizers of the infrastructure of railway is obliged to take care of the infrastructure of railway in order to remain viable operation.

Inventories in transit are purchase of imported inventories.

The Company's does not insure the inventories against the risk of accidents, fire and other types of risk of loss.

## 12. PENDAPATAN YANG MASIH AKAN DITERIMA

	2014
Subsidi PSO	380.417.691.852
Jasa Angkutan Barang	5.089.901.060
Pendapatan bunga deposito	1.089.179.069
Lainnya	8.188.346.549
<b>Jumlah</b>	<b>394.785.118.530</b>

### Public Service Obligation (PSO)

Piutang dari pemerintah adalah sehubungan subsidi PSO yang masih harus diterima tahun 2014 sebesar Rp380.417.691.852 merupakan tagihan atas subsidi PSO bulan TW IV Tahun 2014 sesuai dengan Perjanjian Nomor : PL.102./A.41/DJKA/3/14 dan No. HK.221/III/I/KA-2014 tanggal 3 Maret 2014 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation / PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2014 antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

## 12. ACCRUED INCOME

	2013
PSO subsidy	238.989.978.790
Service transportation of goods	9.637.772.846
Time deposit interest income	516.009.507
Others	24.260.634
<b>Total</b>	<b>249.168.021.777</b>

### Public Service Obligation (PSO)

Receivables from the Government is related to PSO subsidies. The amount accrued as at 2014 is Rp380.417.691.852 that represents claim of forth quarter 2014 PSO subsidies under the Agreement Number: PL.102./A.41/DJKA/3/14 and Number: HK.221/III/I/KA-2014 dated March 3, 2014 on the Implementation of Public Service Obligation (PSO) of Economics Class for Fiscal Year 2014 dated between Director General of Railways with PT Kereta Api Indonesia (Persero).

### 13. UANG MUKA

	2014	2013	
Uang Muka pada Pihak Ketiga	358.062.558.687	16.853.901.049	Advance to third parties
Uang Muka Dinas	4.426.561.521	16.636.238.445	Official advance
Uang Muka Lain-Lain	11.072.925	12.562.925	Other advance
<b>Jumlah</b>	<b>362.500.193.133</b>	<b>33.502.702.419</b>	Total

Uang muka pada pihak ketiga merupakan pembayaran dimuka kepada sub kontraktor dan seluruh biaya-biaya yang dikeluarkan untuk menyelesaikan proyek-proyek yang sedang dikerjakan.

Uang muka dinas merupakan pengambilan uang muka untuk keperluan riden personal atas emolument awak KA, uang muka rinja dan untuk keperluan mendesak.

Uang Muka lain-lain merupakan uang muka atas penyelesaian *corporate card* PT Kereta Api Indonesia (Persero).

### 13. ADVANCES

*Advance to third parties represent an advance payment to sub-contractors and all costs incurred to complete projects under construction.*

*Advances are provided for the purposes of financing emolument related to business trip for crew KA, rinja advances and urgent purpose.*

*Others Advances is advances to solution of corporate card in PT Kereta Api Indonesia (Persero).*

### 14. PERPAJAKAN

#### a. Pajak Dibayar Dimuka

	2014	2013	
Pajak Penghasilan Perusahaan	-	2.179.102.172	Company Income tax
Pajak Pertambahan Nilai	16.896.980.868	160.615.432.781	Value added tax
<b>Jumlah pajak dibayar dimuka</b>	<b>16.896.980.868</b>	<b>162.794.534.953</b>	<b>Total prepaid tax</b>

#### b. Utang Pajak

	2014	2013	
Pajak Penghasilan	55.972.201.063	155.246.315.143	Income tax
Pajak Lainnya	28.952.874.041	406.470.713.371	Other tax
<b>Jumlah utang pajak</b>	<b>84.925.075.104</b>	<b>561.717.028.514</b>	<b>Total taxes payable</b>

Dalam pemeriksaan pajak atas SPT PPh Badan tahun pajak 2009, KPP BUMN melakukan sejumlah koreksi fiskal SPT PPh Badan 2009, termasuk koreksi terhadap penyusutan sebesar Rp50.085.379.492 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.

*In the investigation of tax on Corporate Income Tax (SPT PPh) of the tax year 2009, the Tax Office of SOEs (KPP BUMN) perform a number of fiscal correction SPT PPh in 2009, including corrections to depreciation on assets amounting to Rp50.085.379.492 for BPYBDS asset. On August 22, 2011, the Company filed an objection letter to the KPP BUMN on Overpayment Tax Assessment Letter (SKPLB) Corporate Income Tax (PPh Badan) tax in 2009 are associated a number of fiscal correction.*

Pada tanggal 23 Juli 2012 Direktorat Jendral Pajak memutuskan untuk menolak permohonan perusahaan dan tetap mempertahankan koreksi fiskal atas penyusutan aset BPYBDS melalui surat No. Kep-990/WPJ.19/2012 dan selanjutnya atas keputusan Direktorat Jendral Pajak tersebut, Perusahaan mengajukan permohonan banding melalui suratnya no KU.301/IX/26/KA-2012 tanggal 13 September 2012. Selama tahun 2013 dan 2014 PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang menjalani beberapa proses sidang di Pengadilan Pajak.

Pada tanggal 8 Juli 2014 Pengadilan Pajak melalui Keputusannya No.PUT.53955/PP/M.XIIIA/15/2014 menyatakan mengabulkan seluruhnya permohonan banding PT Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap keputusan Direktorat Jendral Pajak No.Kep-990/WPJ.19/2012. Berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Pajak No.Kep-00049.PPh/WPJ.19/KP.0403/2014 tentang Pengembalian Kelebihan Pembayaran Pajak kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero), Direktorat Jendral Pajak mengembalikan kelebihan bayar pajak PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp14.023.906.024.

Pembayaran dilakukan oleh Direktorat Jendral Pajak melalui Surat Perintah Membayar Kelebihan Pajak (SPMKP) No.80197/093-0197-2014 tanggal 22 Agustus 2014 sebesar Rp13.868.773.216. Jumlah tersebut telah dikurangi dengan utang pajak PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp155.132.808. Pembayaran tersebut telah diterima oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) melalui Bank Negara Indonesia Cabang Jalan Perintis Kemerdekaan Bandung nomor Rekening 0022858339 pada tanggal 29 Agustus 2014.

Pada tanggal 26 November 2013, Perusahaan menerima sejumlah SKPKB atas Pemeriksaan SPT Masa PPN untuk tahun fiskal Juni-Agustus 2007 dan November-Desember 2007 dari KPP BUMN. Kewajiban perpajakan tersebut telah dilunasi oleh Perusahaan pada 24 Desember 2013. Atas SKPKB tersebut, Perusahaan mengajukan keberatan ke Direktorat Jendral Pajak. Sampai dengan laporan ini diterbitkan, Surat Keputusan atas Permohonan Keberatan yang diajukan perusahaan belum dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Pajak.

*On July 23, 2012 the Directorate General of Taxation decided to reject the application for the Company and maintaining fiscal correction on asset depreciation BPYBDS by Decree No. Kep-990 / WPJ.19 / 2012, and further to the decision of the Tax Office Such companies appealed by letter No.KU.301 / IX / 26 / KA-2012 dated September 13, 2012. During the years 2013 and 2014 PT Kereta Api Indonesia (Persero) which underwent several proceedings in the Tax Court.*

*On July 8, 2014, the Tax Court decision No.PUT.53955 / PP / M.XIIIA / 15/2014 states grant the whole appeal of PT Kereta Api Indonesia (Persero) against the decision of the Directorate General of Taxation No. Kep-990 / WPJ. 19/2012. Based on the decision of the Directorate General of Taxation No.Kep-00049.PPh / WPJ.19 / KP.0403 / 2014 of the Tax Refund Excess Payments to PT Kereta Api Indonesia (Persero), Directorate General of Tax refund the tax overpayment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) by Rp14.023.906.024.*

*On August 22, 2014, the Directorate General of Taxation has paid for Rp13.868.773.216 based SPMKP No.80197 / 093-0197-2014. This amount has been reduced by the tax debt of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for Rp155.132.808. The payment has been received by PT Kereta Api Indonesia (Persero) via Bank Negara Indonesia Bandung Jalan Perintis Kemerdekaan Account number 0022858339 dated August 29, 2014.*

*On November 26, 2013 the Company received SKPKB for tax investigation on SPT PPN in fiscal year June-August 2007 and November-December 2007 from KPP BUMN, The company fully settled these tax liabilities in December 24, 2013. Of this SKPKB appealed to the Directorate General of Taxation. As of this report was published, the Decree on Petition filed objections Company has not issued by the Directorate General of Taxation.*

No.	No. SKP / SPT	Tanggal / Date		Sisa Tagihan Pajak / Remaining tax bill	Proses Penagihan Terakhir / Payment Status	
		SK / Decree	JT / Maturity		Keterangan / Explanation	Tanggal / Date
1	00015/107/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1.302.217	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
2	00090/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1.543.256.847	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
3	00091/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1.289.716.572	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
4	00092/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1.376.115.817	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
5	00093/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1.148.314.786	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
6	00094/207/07/093/13	26/11/2013	25/12/2013	1.808.997.335	Sudah Dibayar/Paid	24/12/2013
Jumlah / Total				7.167.703.574		

**c. Perhitungan Taksiran Pajak Penghasilan Badan**

	2014	2013	
Laba (Rugi) Komersial Sebelum Taksiran Pajak Penghasilan	997.753.566.859	539.720.209.001	Commercial profit (loss) before estimation of Income tax
Beda Temporer:			Temporary Difference:
Penyusutan	(131.582.631.106)	(139.914.592.927)	Depreciation
Amortisasi	(1.332.530.095)	(1.200.582.044)	Amortization
Imbalan Pasca Kerja	3.758.765.000	3.326.452.000	Post-employment benefit obligation
Utang Iuran Pension Sekaligus	(79.500.000.000)	(79.500.000.000)	Debt of pension dues paid at once
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	234.035.614	111.728.936.504	Allowance for doubtful account
Penurunan Nilai Persediaan	(62.833.380)	(24.248.443.018)	Impairment in value of inventories
Penurunan Nilai Aset	1.873.328.145	304.054.206	Impairment of assets
	<u>(206.611.865.822)</u>	<u>(129.504.175.279)</u>	
Beda Tetap:			Fixed Difference:
Beban Tidak Diperkenankan	264.339.639.363	353.461.920.023	Non - Deductible expense
Bunga Deposito	(19.507.512.794)	(18.917.176.957)	Time deposit interest income
Pendapatan Sewa	(363.120.363.545)	(183.506.037.949)	Rent revenue
Beban Penyusutan	441.368.806	466.131.319	Depreciation expense
Deviden (entitas anak)	(33.565.788.031)	(7.447.310.682)	Dividend (Subsidiaries)
	<u>(151.412.656.201)</u>	<u>144.057.525.754</u>	
Taksiran Laba (Rugi) Fiskal	<u>639.729.044.836</u>	<u>554.273.559.476</u>	Estimated fiscal income (loss)
Laba (Rugi) Fiskal - dibulatkan	<u>639.729.044.000</u>	<u>554.273.559.476</u>	Fiscal income (loss) - rounding

**Tarif Pajak**

	2014	2013		
▷ 25% x 639.729.044.000	159.932.261.000	138.568.389.750	25% x	639.729.044.000
▷ 25% x 554.273.559.000			25% x	554.273.559.476
<b>Taksiran Pajak Kini Entitas Induk</b>	<b>159.932.261.000</b>	<b>138.568.389.750</b>		<b>Parent Entity current tax provision</b>
<b>Kredit Pajak:</b>				<b>Tax deduction:</b>
Pajak Penghasilan Pasal 22	3.003.021.035	1.662.820.007		Income Tax Article 22
Pajak Penghasilan Pasal 23	74.024.835.589	52.225.378.300		Income Tax Article 23
Pajak Penghasilan Pasal 25	77.764.961.040	51.861.767.376		Income Tax Article 25
Jumlah kredit pajak	154.792.817.664	105.749.965.683		Total tax deduction
<b>Kekurangan pajak</b>	<b>5.139.443.336</b>	<b>32.818.424.067</b>		<b>Tax deficiency</b>

**d. Rincian Beban (Pendapatan) Pajak**

**d. Details of Expense (Income) Taxes**

	2014	2013	
Entitas Induk:			<b>Parent Entity:</b>
Beban Pajak Kini	159.932.261.000	138.568.389.750	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak Tangguhan	51.652.966.455	30.156.851.606	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan	<u>211.585.227.455</u>	<u>168.725.241.356</u>	Total (income) expense of income tax

	2014	2013	
Entitas Anak:			<i>Subsidiaries:</i>
Beban Pajak Kini	76.322.447.258	59.979.969.911	<i>Current tax expense</i>
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	<u>(11.353.000.062)</u>	<u>(115.658.247)</u>	<i>Deferred tax expense (income)</i>
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan	<u>64.969.447.196</u>	<u>59.864.311.664</u>	<i>Total (income) expense of income tax</i>
Konsolidasian:			<i>Consolidated:</i>
Beban Pajak Kini	236.254.708.258	198.548.359.661	<i>Current tax expense</i>
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	<u>40.299.966.394</u>	<u>30.041.193.359</u>	<i>Deferred tax expense (income)</i>
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan	<u>276.554.674.651</u>	<u>228.589.553.020</u>	<i>Total (income) expense of income tax</i>

#### e. Pajak Tangguhan

Pajak tangguhan dihitung berdasarkan pengaruh dari perbedaan temporer antara jumlah tercatat aset dan liabilitas menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan liabilitas. Rincian dari aset dan liabilitas pajak tangguhan adalah sebagai berikut:

#### e. Deferred Tax

*Deferred tax is calculated based on the effect of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting with tax bases of assets and liabilities. Details of deferred tax assets and liabilities are as follows:*

	Saldo Awal 1 Januari 2014/ Beginning balance January 1, 2014	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2014/ Ending balance Desember 31, 2014	
Entitas Induk:					<i>Parent Entity</i>
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	(68.628.767.090)	(32.895.657.777)	-	(101.524.424.867)	<i>Commercial and tax depreciation difference</i>
Imbalan pasca kerja	20.541.855.250	939.691.250	-	21.481.546.500	<i>Post-employment benefit obligation</i>
Amortisasi	2.054.286.142	(333.132.524)	-	1.721.153.618	<i>Amortization</i>
Utang iuran pensiun sekaligus	124.065.800.500	(19.875.000.000)	-	104.190.800.500	<i>Debt of pension dues paid at once</i>
Penurunan Nilai Persediaan	15.708.990	(15.708.345)	-	645	<i>Impairment of inventory</i>
Penurunan Nilai aset	4.891.660.595	468.332.036	-	5.359.992.631	<i>Impairment of assets</i>
Penyisihan piutang ragu-ragu	74.939.347.750	58.508.904	-	74.997.856.653	<i>Allowance for doubtful account</i>
	157.879.892.135	(51.652.966.455)	-	(51.652.966.455)	
Entitas Anak:					<i>Subsidiaries</i>
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	-	-	-	-	<i>Depreciation expense commercial and fiscal</i>
Amortisasi	637.649.787	-	-	637.649.787	<i>Amortization</i>
Rugi Fiskal	3.279.151.689	7.614.490.770	-	10.893.642.459	<i>Fiscal loss</i>
Imbalan pasca kerja	2.296.158.850	621.631.823	-	2.917.790.673	<i>Post-employment benefit obligation</i>
Penyisihan piutang	-	156.432.334	-	156.432.334	<i>Allowance for doubtful account</i>
Bonus	2.631.369.689	2.896.697.509	-	5.528.067.198	<i>Bonus</i>
<b>Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan</b>	<b>168.414.027.095</b>	<b>(40.299.966.391)</b>	-	<b>128.114.060.704</b>	<b>Total assets (liabilities) deferred</b>
Entitas Induk:					
	Saldo Awal 1 Januari 2013/ Beginning balance January 1, 2013	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2013/ Ending balance Desember 31, 2013	
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	(35.869.311.072)	(32.759.456.018)	-	(68.628.767.090)	<i>Commercial and tax depreciation difference</i>
Imbalan pasca kerja	19.710.242.250	831.613.000	-	20.541.855.250	<i>Post-employment benefit obligation</i>
Amortisasi	2.354.431.653	(300.145.511)	-	2.054.286.142	<i>Amortization</i>
Utang iuran pensiun sekaligus	143.940.800.500	(19.875.000.000)	-	124.065.800.500	<i>Pension contribution payable-paid in whole</i>
Penurunan Nilai Persediaan	6.077.819.744	(6.062.110.755)	-	15.708.990	<i>Impairment of inventory</i>
Penurunan Nilai aset	4.815.647.043	76.013.552	-	4.891.660.595	<i>Impairment of assets</i>
Penyisihan piutang ragu-ragu	47.007.113.624	27.932.234.126	-	74.939.347.750	<i>Allowance for doubtful account</i>
	188.036.743.741	(30.156.851.606)	-	157.879.892.135	

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
December 31, 2014 and for the year then ended  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	Saldo Awal 1 Januari 2013/ Beginning balance January 1, 2013	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2013/ Ending balance December 31, 2013	Subsidiaries
Entitas Anak:					
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	1.230.184.180	459.620.765	-	1.689.804.945	Depreciation expense commercial and fiscal
Amortisasi	637.649.787	-	-	637.649.787	Amortization
Rugi Fiskal	5.469.641.942	(2.190.490.253)	-	3.279.151.689	Fiscal loss
Imbalan pasca kerja	1.926.583.471	369.575.379	-	2.296.158.850	Post-employment benefit obligation
Bonus	1.154.417.333	1.476.952.356	-	2.631.369.689	Bonus
Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan	<b>198.455.220.454</b>	<b>(30.041.193.359)</b>	-	<b>168.414.027.095</b>	<b>Total assets (liabilities) deferred tax</b>

## 15. ASET LANCAR LAINNYA

## 15. OTHER CURRENT ASSETS

	2014	2013	
Dana kesehatan pegawai	19.471.406.161	12.665.686.624	Employee healthy fund
Uang Muka Penyelesaian LC	16.323.801.675	555.625.065.206	Advance to settlement of LC
Gaji Dibayar Dimuka	-	129.232.162.152	Prepaid salaries
Deposito Yang Dijaminkan	-	215.125.000	Time deposit pledged
Lainnya	19.033.611.027	17.053.897.011	Others
<b>Saldo aset lancar lainnya</b>	<b>54.828.818.863</b>	<b>714.791.935.993</b>	<b>Total other current assets</b>

Uang muka penyelesaian LC merupakan akun pembukaan LC atas pembelian sukcadang persediaan aset tetap pada Bank BRI dan BNI.

Advances to settlement of LC are provided for the purposes of opening LC of purchasing asset inventory sparepart in BRI and BNI Bank.

Dana kesehatan pegawai adalah Dana yang disisihkan perusahaan, untuk dipakai sebagai jaminan kesehatan pegawai.

Employee-health fund is funds set aside company, to wear as employee-health security

## 16. ASET TETAP

## 16. FIXED ASSETS

	Saldo Awal 1 Januari 2014/ Beginning balance January 1, 2014	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir 31 Desember 2014/ Ending balance December 31, 2014	
Biaya Perolehan:						
Sarana Gerak	11.619.286.017.453	1.382.698.174.641	29.125.232.162	-	12.972.858.959.932	Acquisition cost: Moveable facilities
Prasarana	777.614.871.829	301.748.301.987	70.931.479.514	-	1.008.431.694.334	Infrastructure
Fasilitas	316.277.631.281	25.905.670.619	651.044.807	-	341.532.268.197	Facilities
Aset Tetap Dalam Penyelesaian	473.921.170.208	1.006.452.249.083	332.945.248.998	-	1.147.428.170.293	Fixed assets in progress
Tanah Lintas Non-Operasi	15.088.782.632	-	-	-	15.088.782.632	Ground cross non operations
Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	-	-	2.372.900.263	Land assets (Build-Operate-Transfer)
Aset Tetap Yang Dikuasai Pihak Ketiga	1.411.317.257	-	-	-	1.411.317.257	Fixed assets controlled by third parties
	<b>13.205.972.690.923</b>	<b>2.716.804.396.330</b>	<b>433.653.005.481</b>	-	<b>15.489.124.092.908</b>	
Akumulasi Penyusutan:						
Sarana Gerak	2.547.228.734.878	407.567.843.545	29.159.833.913	-	2.925.636.744.510	Depreciation accumulated: Moveable facilities
Prasarana	151.767.880.133	58.954.459.781	21.517.688.478	-	189.204.651.436	Infrastructure
Fasilitas	194.959.463.425	23.016.414.140	321.753.666	-	217.654.123.898	Facilities
	<b>2.893.956.078.436</b>	<b>489.538.717.466</b>	<b>50.999.276.057</b>	-	<b>3.332.495.519.465</b>	
Nilai Buku	<b>10.312.016.612.487</b>				<b>12.156.628.573.443</b>	Book value

	Saldo Awal 1 Januari 2013/ Beginning balance January 1, 2013	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir 31 Desember 2013/ Ending balance December 31, 2013	
Biaya Perolehan:						
Sarana Gerak	6.853.069.409.467	4.779.900.226.456	10.094.818.470	(3.588.800.000)	11.619.286.017.453	Acquisition cost: Moveable facilities
Prasarana	516.652.630.462	262.329.987.369	67.673.102	(1.300.072.900)	777.614.871.829	Infrastructure
Fasilitas	292.818.926.183	19.242.476.176	672.643.978	4.888.872.900	316.277.631.281	Facilities
Aset Tetap Dalam Penyelesaian	896.614.979.182	131.610.739.654	554.304.548.628	-	473.921.170.208	Fixed assets in the settlement
Tanah Lintas Non-Operasi	15.088.782.632	-	-	-	15.088.782.632	Ground cross non operations
Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	-	-	2.372.900.263	Land assets (Build-Operate-Transfer)
Aset Tetap Yang Dikuasai Pihak Ketiga	1.411.317.257	-	-	-	1.411.317.257	Fixed assets controlled by third parties
Aset Tidak Berwujud	-	-	-	-	-	Intangible assets
	8.578.028.945.446	5.193.083.429.655	565.139.684.178	-	13.205.972.690.923	
Saldo Awal 1 Januari 2013/ Beginning balance January 1, 2013						
Akumulasi Penyusutan:						
Sarana Gerak	2.306.858.018.560	422.961.042.772	180.637.221.658	(1.953.104.796)	2.547.228.734.878	Depreciation accumulated: Moveable facilities
Prasarana	132.452.640.314	26.939.078.447	7.103.809.462	(520.029.166)	151.767.880.133	Infrastructure
Fasilitas	170.685.846.350	22.794.228.440	993.745.327	2.473.133.962	194.959.463.425	Facilities
Nilai Buku	2.609.996.505.224	472.694.349.659	188.734.776.447	-	2.893.956.078.436	
	5.968.032.440.222				10.312.016.612.487	Book value

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 telah dibukukan kedalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 30 November 2014. Lihat Catatan 35.

Perusahaan mengasuransikan aset sarana untuk periode 01 Oktober 2013 s.d. 01 Oktober 2016 Nomor : HK.222/I/6/KA-2014 tanggal 13 Januari 2014, dengan kondisi semua resiko properti, Gempa Bumi, dan Terorisme dan Sabotase.

Aset tetap dalam penyelesaian pada tahun 2014 dan

The Company has received moveable facility assets from Government Projects cq Directorate General of Railways Ministry of Transportation 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 recorded in the consolidated financial statements for the year ended November 30, 2014. See note 35.

The company insuring the assets facilities for the period October 01, 2013 until October 01, 2016 No. HK.222/I/6/KA-2014 dated January 13, 2014, with the condition of the property risk everything , an earthquake , and terrorism and sabotage.

Fixed assets in progress in at 2014 and 2013 consists

	2014	2013	
Entitas Induk:			Parent entity:
Pembelian 50 unit lokomotif CC 206	-	11.205.000.000	Purchase 50 units of locomotive CC 206
Pembangunan Prasarana KA di Divre III SS	688.753.109.386	272.377.498.098	Railways infras. Constructions Divre III SS
Fas. Umum & Inventaris Museum Ambarawa	1.451.749.350	-	Public Facilities & Museum Ambarawa Invento
Pembelian KRL KFW	39.827.000.562	37.260.160.408	Purchase of KFW's KRL
Implementasi SAP oleh PT Telkom (KP)	41.796.107.741	25.805.876.799	SAP Implementation by PT Telkom (KP)
Pembangunan Gedung Dinas	2.147.641.715	-	The Construction of Buildings
Re-engineering 40 unit bogie K9 kepada-			Re-engineering 40 unit of bogie K9 to-
PT Industri Kereta Api (KP)	1.503.799.050	1.503.799.050	PT Industri Kereta Api (KP)
Uang muka pengadaan 600 KKBW	-	68.873.439.213	Procurement down payment 600 KKBW
Studi kelayakan KA Jak-Bandara-Soetta	4.960.731.591	-	KA Soetta Air port business feasibility study
Stasiun, Gedung dan Jembatan	1.569.745.729	-	The station, the building , and bridges
	782.009.885.124	417.025.773.568	

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
December 31, 2014 and for the year then ended  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
	782.009.885.124	417.025.773.568	
Pengembangan Museum Ambarawa	5.649.355.637	-	<i>The Museum Ambarawa Development-</i>
Fee 50 Lokomotif ke Bank	17.519.250.409	-	<i>Fee to purchase 50 Locomotive</i>
Re-engineering 20 unit bogie K9-	501.266.350	501.266.350	<i>Re-engineering 20 units of K9 bogie</i>
Jalan Rel	488.830.636	-	<i>Rail Train</i>
Spur stabling emplasent stasiun Manggarai	4.522.255.464	-	<i>The spoor stabling emplacement- Manggarai</i>
Penambahan jaringan IT ticketing	1.384.545.455	1.384.545.455	<i>Additional IT ticketing network</i>
Studi kelayakan bisnis KA Jabotabek	363.272.727	5.324.004.318	<i>KA Jabotabek business feasibility study</i>
MAA Advocate (Sertifikasi Tanah)	3.339.946.350	-	<i>MAA Advocate (Land Certification)</i>
Perbaikan cagar budaya dan pengembangan	2.660.034.132	-	<i>Improvement of cultural heritage</i>
Pekerjaan Jalan Rel	206.216.121.998	-	<i>Activity of railways</i>
Sertifikasi tanah di Divre I Sumut	1.960.984.440	1.960.984.440	<i>Land Certification in Divre I Sumut</i>
Sertifikasi tanah di Subdivre III.1 Kpt	13.270.885.634	433.810.600	<i>Land Certification in Subdivre III.1 Kpt</i>
Sertifikasi tanah dan Spoor Kalimas-	13.254.661.030	585.926.000	<i>Land Certification &amp; railways Kalimas-</i>
Pembebasan lahan utk double track	1.434.094.000	-	<i>Land Certification in Subdivre III.2 Tnk</i>
Bangunan KSO Pelni di Daop I Jakarta	589.648.300	7.404.658.449	<i>Building KSO Pelni in daop I Jakarta</i>
Pengadaan kabel LAA	58.620.143.681	-	<i>Procuring cable LAA</i>
Pekerjaan Cagar Alam Bondowoso	527.921.467	-	<i>Work natural heritage bondowoso</i>
Sertifikasi Tanah di Divre II Sumbar	274.573.230	-	<i>Land Certification in Divre II Sumbar</i>
Kapitalisasi Bunga Pinjaman	7.470.729.864	-	<i>Capitalization of interest</i>
	<u>1.122.058.405.928</u>	<u>434.620.969.180</u>	
Entitas Anak:			<i>Subsidiaries:</i>
PT KAI Comuter Jabodetabek	16.851.570.547	32.171.373.837	<i>PT KAI Comuter Jabodetabek</i>
PT Railink	4.518.277.765	6.412.454.026	<i>PT Railink</i>
PT KA Pariwisata	3.313.245.253	716.373.165	<i>PT KA Pariwisata</i>
PT Kalog	686.670.800	-	<i>PT Reska</i>
	<u>25.369.764.365</u>	<u>39.300.201.028</u>	
Jumlah	<u>1.147.428.170.293</u>	<u>473.921.170.208</u>	<i>Total</i>

Pembangunan Prasarana Perkeretaapian di Divre III Sumatera Selatan sebesar Rp688.753.109.386 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 Construction in Divre III South Sumatra amounting Rp688.753.109.386 represent the development of Station Building Infrastructure and extension of emplacement / long siding, and has been approved by the Ministry of State-Owned Enterprises No.S-310/MBU/2009 dated May 8, 2009.*

Aset tetap tidak produktif merupakan aset yang sudah tidak dipergunakan lagi dalam kegiatan operasional perusahaan.

*Non-productive fixed assets represent retired fixed assets which were not used in the Company's operational activities.*

#### Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)

Aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejumlah Rp2.372.900.263 yang di kerja-samakan dengan pihak ketiga adalah sebagai berikut:

#### *Land assets (Build-Operate-Transfer)*

*Land assets owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) amount Rp2.372.900.263 have cooperation with third parties as follows:*

No.	Rekanan Pihak Ketiga/ Third Parties	Luas Tanah/ Land (m <sup>2</sup> )	Nilai/Value (Rp)	Jangka Waktu (tahun)/ Period (years)		Lokasi Aset Tanah/ Land assets location
				(tahun)/ Period (years)		
<b>DAOP 1 Jakarta</b>						
1.	PT Sari Bumi Eramaju Jaya	16.525	85.965.985	33	Jakarta Kota	
2.	PT Pentasena Bina Wisesa	22.430	61.592.902	32	Dipo Kampung Bandan	
3.	PT Padi Mas Realty	30.000	44.677.196	33	Tanah Abang	
4.	PT KJK Makindo Prop jawa Barat	10.133	31.449.900	22	Stasiun Angke	
5.	PT Yakinland Propertyndo	22.250	26.268.894	32	Stasiun Juanda	
		<b>101.338</b>	<b>249.954.877</b>			

No.	Rekanan Pihak Ketiga/ Third Parties	Luas Tanah/ Land (m <sup>2</sup> )	Nilai/Value (Rp)	Jangka Waktu (tahun)/ Period (years)	Lokasi Aset Tanah/ Land assets location
<b>DAOP 2 Bandung</b>					
1.	PT Prima Jaya Mandiri	61.684	134.291.495	35	Stasiun Bandung
2.	PT Citra Buana Persada	135.000	84.127.955	41	Stasiun Bandung Gudang
		196.684	218.419.450		
<b>DAOP 8 Surabaya</b>					
1.	PT Senopati Perkasa	50.000	778.296.848	30	Stasiun Pasarturi
2.	PT Persada Alam Nusantara	10.504	778.296.848	32	Pasarturi Pojok Surabaya
3.	PT Senopati Perkasa	120.000	90.034.285	30	Stasiun Wonokromo Kota
4.	PT Podho Langgeng TSJ	29.026	85.965.985	30	Jln. Semut Baru Surabaya
5.	PT Senopati Perkasa	13.000	85.965.985	34	Stasiun Semut Lama
6.	PT Persada Sentosa Wirajaya	8.000	85.965.985	30	Jln. Johar Surabaya
		230.530	1.904.525.936		
<b>Jumlah/ Total</b>		<b>528.552</b>	<b>2.372.900.263</b>		

Perjanjian-perjanjian penting dengan pihak ketiga terkait dengan Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah) lihat Catatan 49.

*Important agreements with third parties relating to the Assets Land (Build-Operate-Transfer) see Note 49.*

## 17. PROPERTI INVESTASI

## 17. INVESTMENT PROPERTIES

	2014	2013	
Properti Investasi	<b>698.373.498</b>	<b>698.373.498</b>	Investment Properties

Properti Investasi (*investment properties*) milik perusahaan adalah properti yang bersifat tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya yang dikuasai oleh Perusahaan untuk menghasilkan sewa atau untuk kenaikan nilai, atau keduanya. Properti investasi milik perusahaan pada tanggal 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013 dapat di rinci sebagai berikut :

*Investment properties of the Company is properties held by the Company such as land or buildings or parts of buildings, or both, to earn rental income, or for capital appreciation, or both. The Company's investment properties as of December 31, 2014 and December 31, 2013 can be detailed as follows:*

	31 Desember / December 31, 2014			31 Desember / December 31, 2013		
	Properti Investasi / Investment Properties			Properti Investasi / Investment Properties		
	Tanah/ Land (m <sup>2</sup> )	Rumah/ House (unit)	Jumlah/ Total (Rp)	Tanah/ Land (m <sup>2</sup> )	Rumah/ House (unit)	Jumlah/ Total (Rp)
Entitas Induk / Parent entity						
Daop 1 - 9	2.459.786	11.059	675.973.643	2.459.786	11.059	683.909.623
Divre I - III	514.703	4.997	22.399.855	514.703	4.997	14.463.875
	2.974.489	16.056	698.373.498	2.974.489	16.056	698.373.498

Properti investasi berupa rumah dinas yang rusak parah dan tidak digunakan telah dibongkar dan masih dalam proses diusulkan untuk dihapus bukan yaitu sebanyak 284 unit di Jawa dan Sumatera.

*Property investment in the form of official residence severely damaged and unused been dismantled and is still in the process proposed to be written off as many as 284 units in Java and Sumatra.*

#### 18. ASET DALAM KONSTRUKSI

	2014	2013	
Pekerjaan Dalam Proses	<b>51.984.774.679</b>	<b>27.538.960.041</b>	Work In Process

Pekerjaan dalam proses adalah pekerjaan atas pemeliharaan sarana (lokomotif, kereta, gerbong, KRD atau KRL) maupun prasarana (jembatan, gedung) yang belum diselesaikan di tahun 2014.

#### 18. CONSTRUCTION IN PROGRESS

*Construction in progress is a work for the maintenance of the facilities (locomotives, trains, wagons, KRD or KRL) and infrastructure (bridges, buildings) that have not yet completed in 2014.*

#### 19. PERSEDIAAN SCRAP

	2014	2013	
Persediaan Scrap	4.608.889.529	5.316.809.352	Scrap inventory
Cadangan Penurunan Nilai Persediaan	(2.480)	(62.835.860)	Allowance for impairment inventory
<b>Nilai Buku</b>	<b>4.608.887.049</b>	<b>5.253.973.492</b>	<b>Book value</b>

#### 20. BEBAN DITANGGUHKAN

	2014	2013	
Entitas Anak			Subsidiaries
Biaya Perencanaan Pembangunan	6.892.356.867	6.892.356.867	Cost of development planning project
Biaya Pendirian Perusahaan	236.500.000	236.500.000	Cost of establishment company
	7.128.856.867	7.128.856.867	
Akumulasi amortisasi	(6.069.872.804)	(5.208.496.055)	Accumulated amortization
<b>Jumlah Beban Ditangguhkan</b>	<b>1.058.984.063</b>	<b>1.920.360.812</b>	<b>Total deferred charges</b>

Biaya operasi ditangguhkan pada tahun 2014 merupakan pembelian palet, plastik dan peralatan lainnya yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat semen.

#### 20. DEFERRED CHARGES

*Operating differed expenses in 2014 represent purchasing of valets, plastic and other utilities, which utilized to cement loading unloading activities.*

Biaya atas pendirian Perusahaan merupakan biaya yang muncul dari entitas anak Perusahaan, yaitu PT Railink, PT KA Properti Manajemen, PT KA Pariwisata, dan PT KA Logistik.

*Company Establishment Cost is a cost from Subsidiaries, that is PT Railink, PT KA Properti Manajemen, PT KA Pariwisata, and PT KA Logistik.*

#### 21. ASET TAKBERWUJUD

	2014	2013	
Hak atas Pengelolaan dan Guna Tanah	26.646.358.111	22.026.915.483	Rights of management and used land
Akumulasi amortisasi	(1.752.216.076)	(525.060.588)	Accumulated amortization
<b>Jumlah Aset Tak Berwujud</b>	<b>24.894.142.035</b>	<b>21.501.854.895</b>	<b>Total intangible assets</b>

Hak atas Pengelolaan dan Guna Tanah merupakan biaya atas sertifikasi tanah Perusahaan yang dahulu masih berbentuk *Groundkart*.

#### 21. INTANGIBLE ASSETS

*Rights of management and used land is a cost of Company land certification which was Groundkart.*

## 22. HAK PENGOPERASIAN ASET PRASARANA

	2014
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	610.336.148.480
Akumulasi amortisasi	(35.055.589.811)
<b>Nilai Buku</b>	<b>575.280.558.669</b>

### Hak Pengoperasian Aset Prasarana

PT Kereta Api Indonesia mempunyai dua Hak Pengoperasian Aset Prasarana yaitu Hak Pengoperasian Aset Prasarana mengenai pengembangan angkutan batu bara Sumatera selatan (Divre 3) dan Hak Pengoperasian Aset Prasarana mengenai pengoperasian Stasiun Bandara Kualanamu di Sumatera Utara (Divre 1).

Penambahan tahun berjalan Hak Pengoperasian Aset Prasarana khususnya di Divre 1 dan Divre 3 sebesar Rp108.249.801.592 belum diamortisasi karena belum mempertimbangkan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: KP.405/SK.6/DJKA/4/13 tanggal 9 April 2013 tentang Pengesahan dan sertifikasi uji pratama prasarana perkeretaapian.

- (1) Sesuai Kepmen Perhubungan No. HK.601/SK.29/DJKA/9/2012, bahwa Perusahaan diberi kewenangan untuk membangun prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera bagian selatan, dan sesuai Surat Pernyataan dari Direktur Utama Perusahaan No. 001/VII/11/KA-2012 tanggal 31 Juli 2012 bahwa setelah pembangunan, aset prasarana tersebut akan diserahkan atau dihibahkan kepada Pemerintah sehingga menjadi Barang Milik Negara (BMN). Selain itu sesuai Kepmen Perhubungan No. KP.123 tahun 2013, bahwa perusahaan diberi kewenangan untuk membangun prasarana perkeretaapian umum untuk jalur kereta api umum dari stasiun Araskabu ke bandar udara internasional Kualanamu Sumatera Utara dan sesuai Surat Pernyataan dari Direktur Utama Perusahaan No. HK.237/VII/5/KA-2013 tanggal 10 Juli 2013 bahwa setelah pembangunan tersebut selesai, aset prasarana akan diserahkan atau dihibahkan kepada Pemerintah sehingga menjadi Barang Milik Negara (BMN).
- (2) Berdasarkan UU No. 23/2007 tentang Perkeretaapian bahwa Perusahaan diberi kewenangan (hak) untuk mengoperasikan aset prasarana, maka atas pengeluaran untuk pembangunan prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera bagian utara dan selatan, telah dicatat oleh Perusahaan sebagai Hak Pengoperasian Aset Prasarana.
- (3) Hak pengoperasian aset prasarana diamortisasi selama 20 tahun setelah BAST (Berita Acara Serah Terima) diterima. Masa umur hak pengoperasian ini ditentukan berdasarkan asumsi manajemen merujuk pada ketentuan perpajakan.

## 22. INFRASTRUCTURE ASSETS OPERATING RIGHTS

	2013	
	502.086.346.888	Infrastructure assets operating rights
	(10.201.403.214)	Accumulated amortization
	<b>491.884.943.674</b>	Book value

### Infrastructure Assets Operating Right

*PT Kereta Api Indonesia has two Infrastructure Assets Operating Rights, namely the Infrastructure Assets Operating Right of coal transportation development in the south of Sumatra (Divre 3) and the Infrastructure Assets Operating Right regarding the operation of the Kualanamu Airport Station in the north of Sumatra (Divre 1)*

*The addition of the current year Operating rights of Infrastructure Assets particularly in Divre 1 and Divre 3 Rp108.249.801.592 has not yet amortized because not consider the decision of the Director General of Railways number: KP/SK 405.6/DJKA/4/13, April 9 '2013 about endorsement and certification of pratama infrastructure of railroads test.*

- (1) *According to the Decree of the Minister of Transportations No. HK.601/SK.29/DJKA/9/ 2012, that the Company is authorized to build railway infrastructure in the south of Sumatra, and according to the Statement of President Directors No. 001/VII/11/KA-2012 dated July 31, 2012 that after the construction, infrastructure assets will be transferred or assigned to the Government so as to be of State Property (BMN). Besides that, according to the Decree of the Minister of Transportations No. KP.123 years 2013, that the company is authorized to build railway infrastructure for public railway from Araskabu station to Kualanamu International Airport in the north of Sumatra, and according to the Statement of President Directors No. HK.237/VII/5/KA-2013 dated July 10, 2013 that after the construction, Infrastructure assets will be transferred or assigned to the Government so as to be of State Property (BMN).*
- (2) *Based on Law no. 23/2007 on Railways that the Company is authorized (right) to operate infrastructure assets, then the expenditure for the construction of railway infrastructure in the north and south of Sumatra, have been recorded by the Company as Infrastructure Assets Operating Rights.*
- (3) *Infrastructure assets operating rights are amortized over 20 years after BAST (Berita Acara Serah Terima) report accepted. The period of operation of the right age is determined based on assumptions management refers to tax provisions.*

## 23. KERJASAMA OPERASI

	2014	2013	
Kerjasama Operasi PT KA Logistik	58.488.469.849	26.224.690.033	Joint Operation PT KA Logistik
Kerjasama Operasi PT KA Properti Manajemer	1.455.400.007	-	Joint Operation PT KA Properti Manajemen
	<b>59.943.869.856</b>	<b>26.224.690.033</b>	

Berdasarkan Perjanjian Kerjasama Operasi, perjanjian No. 012.PJ/KALOG-JI/II/2011 tanggal 22 Februari 2011 dengan PT Jababeka Infrastruktur mengadakan perjanjian dalam kegiatan pelayanan logistik export-import, domestik dan transhipment, komposisi keuntungan (cost & profit sharing) masing-masing 55% untuk PT Kereta Api Logistik dan 45% untuk PT Jababeka Infrastruktur. Jangka waktu perjanjian selama 5 tahun sejak perjanjian ditanda tangani, jumlah penyertaan modal masing-masing per tanggal 31 Desember 2014 mengalami defisit (rugi) sebesar Rp993.808.221 dan tahun 2013, sebesar Rp914.774.547.

Berdasarkan Perjanjian Kerjasama Operasi, perjanjian No. 3, tanggal 10 Agustus 2012 dengan PT Bintang Laut Platinum dalam Kegiatan Usaha Pelayanan Logistik Berbasis Angkutan Kereta Api, komposisi keuntungan (cost & profit sharing) masing-masing 65% untuk PT Kereta Api Logistik dan 35% untuk PT Bintang Laut Platinum. Jangka waktu perjanjian selama 5 tahun sejak perjanjian ditanda tangani dan berlaku sejak tanggal 10 Agustus 2012, penyertaan modal masing-masing per tanggal 31 Desember 2014 dan 2013 sebesar Rp24.233.899.261 dan Rp14.312.054.833.

Berdasarkan Perjanjian Kerjasama Operasi tanggal 11 Maret 2011 dengan PT Surabaya Petroleum Transport dalam kegiatan bongkar muat peti kemas di Kalimas Surabaya, dengan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (Cost & Profit Sharing), masing-masing adalah 55% untuk PT Kereta Api logistik dan 45% untuk PT Surabaya Petroleum Transport. Kerja sama ini berlaku selama 5 tahun terhitung sejak perjanjian ditanda tangani, penyertaan modal masing-masing per tanggal 31 Desember 2014 dan 2013 sebesar Rp0 dan Rp451.048.197. Berdasarkan Memo No. 1834/MEMO/Kalog/FA/11/2014, tanggal 27 Nopember 2014 dan Memo No. 417/KALOG/ MEMO/KA/0413, tanggal 1 April 2013 penyertaan pada KSO Kaslog dihentikan kegiatannya dan dihapuskan karena pengoperasiannya mendapat penolakan dari warga sekitarnya.

## 23. JOINT OPERATION

	2014	2013	
Kerjasama Operasi PT KA Logistik	58.488.469.849	26.224.690.033	Joint Operation PT KA Logistik
Kerjasama Operasi PT KA Properti Manajemer	1.455.400.007	-	Joint Operation PT KA Properti Manajemen
	<b>59.943.869.856</b>	<b>26.224.690.033</b>	

*Based on Joint Operation Agreement, Agreement No. 012.PJ / KALOG-JI / II / 2011 dated February 22, 2011 with PT Jababeka Infrastructure entered into an agreement in logistics services export-import, domestic and transhipment, the composition of the advantages (cost & profit sharing) respectively 55% for PT Kereta Api logistics and 45% for PT Jababeka Infrastructure. Term of the agreement for 5 years since the agreement was signed, the amount of equity respectively as of December 31, 2014 deficit (loss) of Rp993.808.221 and in 2013, amounting to Rp914.774.547.*

*Based on Joint Operation Agreement, Agreement No. 3, dated August 10, 2012 by PT Bintang Laut Platinum in the Business Activity-Based Logistics Services Railways, the composition of the advantages (cost & profit sharing) respectively 65% for PT Kereta Api Logistics and 35% for PT Bintang Laut Platinum. Term of the agreement for 5 years since the agreement was signed and in effect since August 10, 2012, respectively equity as of December 31, 2014 and 2013 by Rp24.233.899.261 and Rp14.312.054.833.*

*Based on Joint Operation Agreement dated March 11, 2011 with PT Surabaya Petroleum Transport in container loading and unloading activities in Kalimas Surabaya, with the inclusion composition of funding and sharing the costs and the benefits (Cost & Profit Sharing), each of which is 55% for PT Kereta Api logistics and 45% for PT Surabaya Petroleum Transport. This cooperation is valid for 5 years from the date the agreement was signed, respectively equity as of December 31, 2014 and 2013 by Rp0 and Rp451.048.197. Based Memo No. 1834 / MEMO / Kalog / FA / 11/2014, dated November 27, 2014 and Memo No. 417 / KALOG / MEMO / KA / 0413, dated 1 April 2013 the investments in the KSO Kaslog abolished because its operation resistance from local residents.*

Sesuai dengan Akta No. 01, tanggal 23 Mei 2013,dari Notaris Yoshi SH, MKn, perusahaan mengadakan Perjanjian Kerja Sama Operasi (Joint Operation) dengan PT Bumi Wijaya Indorail dalam usaha pelayanan logistik di Kawasan Waru, Kawasan Stasiun Sungai Lagoa dan Kawasan Stasiun Kalimas. Komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (Cost & Profit Sharing), masing-masing adalah 51% untuk PT Kereta Api logistik dan 49% untuk PT Bumi Wijaya Indorail, penyertaan modal masing-masing per tanggal 31 Desember 2014 dan 2013 sebesar Rp35.248.378.809 dan Rp12.376.361.550. Kerja sama ini berlaku selama berlakunya perjanjian persewaan/pengelolaan kawasan stasiun Waru, stasiun Kalimas, stasiun Lagoa dan stasiun-stasiun PT Kereta Api Indonesia lainnya. Perjanjian Kerja Sama Operasi (Joint Operation) telah mengalami dua kali perubahan dan yang terakhir dengan akta Notaris Yoshi SH. MKn, No.02 tanggal 5 Juni 2014 untuk menambah kawasan Stasiun Sungai Lagoa (existing SAO 1 dan SAO 2 menjadi SAO Terpadu) dan perubahan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (Cost & Profit Sharing), masing-masing menjadi 45% untuk PT Kereta Api Logistik dan 55% untuk PT Bumi Wijaya Indorail.

#### 24. DANA PENSIUN SWAKELOLA

Dana pensiun swakelola dibentuk Perusahaan untuk menampung dana pensiun karyawan. Jumlah dana yang dikumpulkan sebesar 17,25% dari penghasilan dasar pensiun karyawan dengan komposisi sebesar 4,75% dipotong dari penghasilan karyawan dan sebesar 12,50% dari kontribusi Perusahaan.

Dana pensiun swakelola juga digunakan untuk menampung dana pesangon untuk pegawai perusahaan yang diangkat mulai tanggal 01 Agustus 2009 sebanyak 7.921 pegawai yang dikelola melalui program asuransi saving plan dengan pola pendanaan sistem *pooled fund*.

Disamping itu perusahaan juga membukukan penerimaan dana tambahan yang diterima dari Pemerintah RI dan PT 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).

*Appropriate agreement joint operation No. 01, dated May 23, 2013 from Notary Yoshi SH, MKn, the company entered into a joint operation with the PT Bumi Wijaya Indorail in the logistic activities in Waru Station, Sungai Lagowa Station and Kalimas Station area. The composition of the inclusion of funding and sharing the costs and benefits (Cost & Profit Sharing), respectively was 51% for PT Kereta Api Logistik and 49% for PT Bumi Wijaya Indorail, respectively equity as of December 31, 2014 and 2013 by Rp35.248.378.809 and Rp12.376.361.550. Cooperation is valid same with agreement between PT KA Logistik and PT Kereta Api Indonesia about rental of Waru Station area, Kalimas Station area, Sungai Lagoa Station area and others PT Kereta Api Indonesia station area. Joint Operation Agreement has been two times change, and the last by notarial deed Yoshi SH.MKn, No. 02 dated June 5, 2014 to increase the area of Station Sungai Lagoa (existing SAO 1 and SAO 2 become Integrated SAO) and changes in the composition of the inclusion of funding and sharing the costs and benefits (Cost & Profit Sharing), each being 45% for PT Kereta Api Logistik and 55% for PT Bumi Wijaya Indorail.*

#### 24. SELF-MANAGED PENSION FUND

*Self-managed Pension Fund is provided by the Company to accommodate employees' pension fund. Total fund collected is at 17,25% of employee basic pension salary by composition 4,75% deducted from employees salary and 12,50% from the Company's contribution.*

*Self-managed pension fund also use to accommodate the pension fund for company's employee that was appointed as of August 01, 2012 amounted to 7.921 employee which is managed through saving plan assurance program with pooled fund funding system.*

*In addition the Company also posted revenue received additional funding from the Government of Indonesia and PT 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 Indonesia (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 Indonesia (Persero), therefore the Company will transfer the fund of self-managed pension plan to be managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero).*

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
 31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
 December 31, 2014 and for the year then ended  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Perseroan masih menyajikan dana iuran pensiun swakelola dalam laporan keuangan perseroan sebagai rekening administratif.

- a. Per 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013 iuran dana pensiun swakelola dapat dijelaskan sebagai berikut:

	2014	2013	
Saldo Awal	<u>60.317.955.206</u>	<u>51.560.166.018</u>	<i>Beginning balance</i>
Penerimaan:			<i>Receipts:</i>
Penerimaan Dana Iuran Pensiun	110.988.358.846	111.666.592.918	<i>Pension fund receipts</i>
Pengembangan Dana	2.479.241.959	2.570.896.665	<i>Fund development</i>
	<u>113.467.600.804</u>	<u>114.237.489.583</u>	
Pembayaran:			<i>Payments:</i>
PT Asuransi Jiwasraya (Persero)	85.136.770.403	81.477.996.415	<i>PT Asuransi Jiwasraya (Persero)</i>
PT Taspen (Persero)	20.914.555.447	24.001.703.980	<i>PT Taspen (Persero)</i>
	<u>106.051.325.850</u>	<u>105.479.700.395</u>	
<b>Saldo akhir</b>	<b><u>67.734.230.160</u></b>	<b><u>60.317.955.206</u></b>	<i>Ending balance</i>

- b. Outstanding Dana Pensiun Swakelola pada akhir tahun tersebut diatas disimpan dalam bentuk:

	2014	2013	
Giro Bank			<i>Bank accounts</i>
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	23.909.332.232	19.440.268.039	<i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	12.544.537.294	10.797.744.517	<i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.230.360.634	3.029.942.650	<i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i>
	<u>40.684.230.160</u>	<u>33.267.955.206</u>	
Deposito			<i>Time deposits</i>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	20.000.000.000	20.000.000.000	<i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.800.000.000	4.800.000.000	<i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i>
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2.250.000.000	2.250.000.000	<i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i>
	<u>27.050.000.000</u>	<u>27.050.000.000</u>	
<b>Jumlah outstanding dana pensiun swakelola</b>	<b><u>67.734.230.160</u></b>	<b><u>60.317.955.206</u></b>	<i>Total self-managed pension fund outstanding</i>

## 25. LAIN-LAIN

	2014	2013	
Entitas Induk			<i>Parent Entity</i>
Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO)	95.313.743.403	93.440.415.358	<i>Retired fixed assets (ATDO)</i>
Cadangan Penghapusan	<u>(95.313.743.003)</u>	<u>(93.440.414.858)</u>	<i>Provision of write-off</i>
	<u>400</u>	<u>500</u>	
Entitas Anak	17.348.049.016	5.115.409.461	<i>Subsidiaries</i>
<b>Jumlah</b>	<b><u>17.348.049.416</u></b>	<b><u>5.115.409.961</u></b>	<i>Total</i>

Lain-lain pada Entitas Anak merupakan Biaya operasi ditangguhkan pada tahun 2014, merupakan pembelian palet, plastik dan peralatan lainnya yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat semen.

*The Company has been presenting the self managed pension fund in the Company's financial statements as administrative account.*

- a. As of December 31, 2014 and December 31, 2013 self-managed pension funds can be explained as follows:

	2014	2013
Saldo Awal	<u>60.317.955.206</u>	<u>51.560.166.018</u>
Penerimaan:		
Penerimaan Dana Iuran Pensiun	110.988.358.846	111.666.592.918
Pengembangan Dana	2.479.241.959	2.570.896.665
	<u>113.467.600.804</u>	<u>114.237.489.583</u>
Pembayaran:		
PT Asuransi Jiwasraya (Persero)	85.136.770.403	81.477.996.415
PT Taspen (Persero)	20.914.555.447	24.001.703.980
	<u>106.051.325.850</u>	<u>105.479.700.395</u>
<b>Saldo akhir</b>	<b><u>67.734.230.160</u></b>	<b><u>60.317.955.206</u></b>

- b. Outstanding amount of self managed pension fund for the years ended are deposited in from of:

	2014	2013	
Giro Bank			<i>Bank accounts</i>
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	23.909.332.232	19.440.268.039	<i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	12.544.537.294	10.797.744.517	<i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.230.360.634	3.029.942.650	<i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i>
	<u>40.684.230.160</u>	<u>33.267.955.206</u>	
Deposito			<i>Time deposits</i>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	20.000.000.000	20.000.000.000	<i>PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk</i>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.800.000.000	4.800.000.000	<i>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</i>
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2.250.000.000	2.250.000.000	<i>PT Bank Mandiri (Persero) Tbk</i>
	<u>27.050.000.000</u>	<u>27.050.000.000</u>	
<b>Jumlah outstanding dana pensiun swakelola</b>	<b><u>67.734.230.160</u></b>	<b><u>60.317.955.206</u></b>	<i>Total self-managed pension fund outstanding</i>

## 25. OTHERS

	2014	2013	
Entitas Induk			<i>Parent Entity</i>
Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO)	95.313.743.403	93.440.415.358	<i>Retired fixed assets (ATDO)</i>
Cadangan Penghapusan	<u>(95.313.743.003)</u>	<u>(93.440.414.858)</u>	<i>Provision of write-off</i>
	<u>400</u>	<u>500</u>	
Entitas Anak	17.348.049.016	5.115.409.461	<i>Subsidiaries</i>
<b>Jumlah</b>	<b><u>17.348.049.416</u></b>	<b><u>5.115.409.961</u></b>	<i>Total</i>

*Others of the subsidiaries represent Operating deferred expenses in 2014, represent purchasing of valets, plastic and other utilities, which utilized to cement loading unloading activities.*

## 26. LIABILITAS JANGKA PENDEK

	2014	2013
Entitas Induk		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.792.431.567.478	698.745.693.511
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	1.083.707.722.322	895.221.052.322
PT Bank Central Asia Tbk	61.767.661.032	-
Deutsche Bank	298.988.228.422	-
	<u>3.236.895.179.254</u>	<u>1.593.966.745.833</u>
Entitas Anak		
Pinjaman Bank		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	100.216.982.432	35.059.995.862
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	10.800.000.000	10.800.000.000
Pinjaman Non Bank		
Sewa Guna Usaha	736.720.007	706.023.335
	<u>111.753.702.439</u>	<u>46.566.019.197</u>
<b>Saldo pinjaman jangka pendek</b>	<b><u>3.348.648.881.693</u></b>	<b><u>1.640.532.765.030</u></b>

Liabilitas jangka pendek merupakan pinjaman kepada bank atas kredit modal kerja (KMK) dan investasi jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun serta pinjaman kepada lembaga keuangan non bank.

### Entitas Induk:

#### PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk

Perusahaan melakukan Perjanjian Kredit Modal Kerja (KMK) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, No. 10 tanggal 13 April 2010 yang telah diadendum beberapa kali sebagai berikut:

- Addendum No. 30 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. 141 tanggal 28 Mei 2012
- Addendum No. 122 Tanggal 30 Juli 2012
- Addendum No. 90 Tanggal 15 Mei 2013
- Addendum No. 67 Tanggal 25 Agustus 2014

Berdasarkan perjanjian tersebut, diatur ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Limit kredit/ <i>Credit limit</i>	: Limit kredit Rp1.800.000.000.000 (satu trilyun delapan ratus miliar rupiah)./ <i>Credit limit Rp1.800.000.000.000 (one trillion and eight hundred billion rupiah)</i> Limit kredit bersifat <i>interchangeable</i> dengan fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) yang merupakan sub limit dari KMK, dimana limit kredit KMK maksimum sebesar Rp500.000.000.000 (lima ratus miliar rupiah)/ <i>KMK credit limit is interchangeable with the Import Guarantee Postponement (PJI) facility which is a sub limit of KMK agreement, where the maximum KMK credit limit is Rp500.000.000.000 (five hundred billion rupiah).</i>
Tujuan kredit/ <i>Credit purpose</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 KMK untuk limit kredit sebesar Rp1.800.000.000.000 terhitung mulai tanggal 13 April 2014 s.d 13 April 2015. <i>KMK facility period for credit limit amounting to Rp1.800.000.000.000 efective from April 13, 2014 to April 13, 2015.</i>
Tingkat bunga/ <i>Interest rate</i>	: Tingkat bunga atas pokok kredit sebesar 11% per tahun dan <i>reviewable</i> setiap saat. <i>/ The rate of interest on the principal amount of 11% 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>Collateral</i>	: Menyerahkan jaminan kepada bank berupa cash-flow milik perusahaan./ <i>The company cash flow given as a collateral into the bank</i>

## 26. SHORT-TERM LIABILITIES

	2014	2013	
Parent Entity			
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.792.431.567.478	698.745.693.511	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	1.083.707.722.322	895.221.052.322	
PT Bank Central Asia Tbk	61.767.661.032	-	
Deutsche Bank	298.988.228.422	-	
	<u>3.236.895.179.254</u>	<u>1.593.966.745.833</u>	
Subsidiaries			
Bank loan			
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	100.216.982.432	35.059.995.862	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	10.800.000.000	10.800.000.000	
Non bank loan			
Capital lease obligation	736.720.007	706.023.335	
	<u>111.753.702.439</u>	<u>46.566.019.197</u>	
<b>Saldo pinjaman jangka pendek</b>	<b><u>3.348.648.881.693</u></b>	<b><u>1.640.532.765.030</u></b>	<b><i>Total short-term loans</i></b>

*Short-term liabilities are loans to banks on working capital loans and long-term investments with a maturity of one year and loans to non-bank financial institutions.*

### Parent Entity:

#### PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk

*The Company' entered into Working Capital Credit (KMK) Agreement with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) under the agreement No. 10, dated April 13, 2010 which was amended by:*

- Addendum No. 30 dated August 4, 2011
- Addendum No. 141 dated May 28, 2012
- Addendum No. 122 dated July 30, 2012
- Addendum No. 90 dated May 15, 2013
- Addendum No. 67 dated August 25, 2014

*Based on the agreement, the terms and conditions are set as follows:*

Perusahaan melakukan Perjanjian Fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk , nomor : 11 tanggal 13 April 2010 yang telah diadendum kembali sebagai berikut:

- Addendum No. 31 tanggal 04 Agustus 2011
- Addendum No. 141 tanggal 28 Mei 2012
- Addendum No. 91 tanggal 15 Mei 2013
- Addendum No. 67 Tanggal 25 Agustus 2014

Berdasarkan perjanjian tersebut, diatur ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Limit kredit/ <i>Credit limit</i>	: Limit kredit fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) sebesar Rp500.000.000.000 (lima ratus miliar rupiah) <i>Import Guarantee Postponement (PJI) facility plafond amounting to Rp500.000.000.000 (five hundred billion rupiah).</i>
Tujuan kredit/ <i>Credit purpose</i>	: Fasilitas PJI digunakan untuk penangguhan jaminan L/C dalam rangka impor barang yang pengadaan suku cadang, dan dapat digunakan untuk pembukaan L/C dalam bentuk Sight dan Usance dan merupakan sub limit dari fasilitas KMK. <i>PJI Facility is use for L/C guarantee postponement related to sparepart import purchase purposes, and can be used for L/C opening in form of Sight and Usance, and also a sub limit of KMK facility.</i> Fasilitas BG digunakan untuk penerbitan bank garansi uang muka dan pelaksanaan terkait pekerjaan pengiriman batu bara, serta tidak merupakan sub limit dari fasilitas berdasarkan perjanjian KMK/ <i>BG facility is used for bank guarantee issuance of advance payment and execution related to coal delivery service, and not a sub limit of KMK facility.</i>
Jangka waktu/ <i>Period</i>	: Jangka waktu fasilitas PJI untuk plafond sebesar Rp500.000.000.000 terhitung mulai tanggal 13 April 2014 s.d 13 April 2015./ <i>PJI facility period for credit limit amounting to Rp500.000.000.000 effective from April 13, 2014 to April 13, 2015.</i> Jangka waktu fasilitas BG untuk plafond sebesar Rp500.000.000.000 ditetapkan selama periode 12 bulan dari tanggal adendum keempat./ <i>BG facility period for credit limit amounting to Rp500.000.000.000 sets for 12 months from the date of fourth addendum.</i>
Tingkat bunga/ <i>Interest rate</i>	: Tingkat bunga transit L/C sebesar 7,25% per tahun untuk valas, dan 10,25% per tahun untuk Rupiah/ <i>L/C transit interest rate is at 7.25% per annum for foreign currency, and 10.25% per annum for the rupiah.</i>
Fee Akseptansi/ <i>Acceptance fee</i>	: Fee akseptansi L/C sebesar 0,05% per bulan, minimal USD30/ <i>L/C acceptance fee is at 0,05% per month, with minimal amount of USD30.</i>
Provisi/ <i>Provision</i>	: Provisi pembukaan L/C sebesar 0,06% per tahun, minimal USD50/ <i>L/C opening provision is at 0.06% per annum, with minimal amount of USD50</i> Provisi pembukaan BG sebesar 0,75% per tahun dari tiap nilai BG yang diterbitkan./ <i>BG opening provision is at 0.75% per annum from BG issuance amount.</i>
Jaminan/ <i>Collateral</i>	: Menyerahkan jaminan kepada bank berupa cash-flow milik perusahaan.. <i>The company cash flow given into the bank as collateral</i>

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk**  
 Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit KMK Line PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 43, tanggal 25 Februari 2010, yang telah mengalami adendum sebagai berikut:

- Addendum No. 33 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. (2) 43, tanggal 12 April 2012
- Addendum No. (3) 43, tanggal 28 Agustus 2012
- Addendum No. (4) 43, tanggal 19 Juni 2013
- Addendum No. (5) 43, tanggal 13 Juni 2014

*The Company entered into Import Guarantee Postponement (PJI) Facility Agreement with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk under the Agreement No. 11 dated April 13, 2010, which was amended by:*

- Addendum No. 31 dated August 4, 2011
- Addendum No. 141 dated May 28, 2012
- Addendum No. 91 dated May 15, 2013
- Addendum No. 67 dated August 25, 2014

*Based on the agreement, the terms and conditions are set as follows:*

<b>PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk</b>	
Company entered into a Credit Facility Working Capital Line of PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk under the agreement No. 43, dated February 25, 2010, which was amended by:	
- Addendum No. 33 dated August 4, 2011	
- Addendum No. (2) 43 dated April 12, 2012	
- Addendum No. (3) 43 dated August 28, 2012	
- Addendum No. (4) 43 dated June 19, 2013	
- Addendum No. (5) 43 dated June 13, 2014	

Limit kredit/ <i>Credit limit</i>	: Maksimum Kredit Rp900.000.000.000 (sembilan ratus miliar Rupiah) yang terdiri dari fasilitas kredit berjalan maksimum sebesar Rp400.000.000.000 (empat ratus miliar rupiah) dan tambahan fasilitas maksimum sebesar Rp500.000.000.000 (lima miliar Credit Maximum is Rp900.000.000.000 (nine hundred billion rupiah) which including facility of current credit. The maximum amount for current credit is Rp400.000.000.000 (four hundred billion rupiah) and addition of maximum facility amount to Rp500.000.000.000 (a five hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ <i>Credit purpose</i>	: Tambahan modal kerja operasional sarana dan prasarana/ <i>Additional operational working capital facilities and infrastructure</i>
Jangka waktu/ <i>Period</i>	: Jangka waktu fasilitas kredit sebagai berikut : a) Fasilitas kredit berjalan sebesar Rp400.000.000.000 diperpanjang sejak 25 Februari 2014 sampai dengan tanggal 24 Februari 2015./ <i>Current credit facility amounting to Rp400.000.000.000 extended effective on February 25, 2014, to February 24, 2015.</i> b) Tambahan fasilitas kredit sebesar Rp500.000.000.000 berlaku sejak tanggal 25 Februari 2014 sampai dengan tanggal 24 Februari 2015./ <i>Additional Credit addition facility amounting to Rp500.000.000.000 started effective from February 24, 2014 to February 24, 2015.</i>
Tingkat bunga/ <i>Interest rate</i> Provisi/ <i>Provision</i>	: Sebesar 9,50% per tahun./ is at 9,50% per annum. : 0,50% per tahun dari jumlah kredit yang harus dilunasi, dengan tambahan biaya administrasi sebesar Rp50.000.000 (lima puluh juta rupiah) <i>0.50% per annum from total loans that must be repaid, with Administration Expense Rp50.000.000 (fifty milion rupiah)</i>
Jaminan/ <i>Collateral</i>	: <i>Clean Basis</i> dengan jaminan / agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha./ <i>Clean basis with main collateral in form of the prospect and feasibility business.</i>
Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit Tidak Langsung dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 42, tanggal 25 Februari 2010, yang telah diadendum sebagai berikut:	<i>The Company entered into Indirect Credit Facility Agreement with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk under the Agreement No.42 dated February 25, 2010, which was amended by:</i>
- Addendum No. 32 tanggal 4 Agustus 2011 - Addendum No. (3) 42, tanggal 28 Agustus 2012 - Addendum No. (4) 42, tanggal 19 Juni 2013 - Addendum No. (5) 42, tanggal 13 Juni 2014	- Addendum No. 32 dated August 4, 2011 - Addendum No. (3) 42 dated August 28, 2012 - Addendum No. (4) 42 dated June 19, 2013 - Addendum No. (5) 42 dated June 13, 2014
Limit kredit/ <i>Credit limit</i>	: Limit kredit Rp1.000.000.000.000 (satu triliun rupiah) yang terdiri dari fasilitas kredit tidak langsung berjalan maksimum sebesar Rp400.000.000.000 (empat ratus miliar rupiah) dan tambahan fasilitas kredit tidak langsung maksimum sebesar Rp600.000.000.000 (enam ratus miliar rupiah)./ <i>Credit limit amounting to Rp1.000.000.000.000 (one trillion rupiah) which consist of current indirect credit facility on maximum amount of Rp400.000.000.000 (four hundred billion rupiah) and indirect credit addition facility on maximum amount of Rp600.000.000.000 (six hundred billion rupiah).</i>
Tujuan kredit/ <i>Credit purpose</i>	: a) Pembukaan <i>Letter of Credit (L/C)</i> Impor, Pembukaan Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri (SKBDN) Usance Paid At Sight (UPAS), <i>Standby Letter of Credit (SBLC)</i> dan Garansi Bank (GB) untuk pengadaan sarana gerak/ suku cadang.  <i>Opening of Letter of Credit (L/C) Import, Opening of Domestic Letter of Credit (L/C) Usance Paid At Sight (UPAS), Standby Letter of Credit (SBLC) and Bank Guarantees (GB) for the procurement of facility/ spare parts.</i>  b) <i>Trust Receipt (T/R)/ Financing Post</i> untuk menampung pembayaran kewajiban L/C Impor dan SKBDN yang dibuka secara sight dan usance 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 Revolving dengan ketentuan sebagai berikut:/ <i>Revolving facility with the following conditions:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Pembukaan LC impor/SKBDN sight maupun usance untuk pengadaan sarana gerak/ suku cadang usaha transportasi kereta api dengan jangka waktu LC/SKBDN maksimum 360 hari./ <i>Import LC/SKBDN opening in the form of sight and usance related to facility/ sparepart of railway transportation purchase with the maximum period of 360 days.</i></li> <li>b) Jangka waktu GB/SBLC sesuai dengan SPK/ kontrak yang diperoleh./ <i>GB/SBLC period in accordance with the SPK / contract obtained.</i></li> </ul>
Jangka waktu/ <i>Period</i>	: Jangka waktu fasilitas kredit tidak langsung sebagai berikut / <i>Term of indirect credit facility as follows :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fasilitas kredit berjalan maksimum sebesar Rp400.000.000.000 diperpanjang sejak 25 February 2014 sampai dengan tanggal 24 Februari 2015./ <i>Current indirect credit facility on maximum amount of Rp400.000.000.000 extended effective on February 25, 2014 to February 24, 2015.</i></li> <li>b) Tambahan fasilitas kredit maksimum sebesar Rp600.000.000.000 terhitung mulai sejak tanggal 25 February 2014 sampai dengan tanggal 24 Februari 2015./ <i>Indirect credit addition facility on maximum amount of Rp600.000.000.000 started effective from February 25, 2014 to February 24, 2015.</i></li> </ul>
Tingkat bunga/ <i>Interest rate</i>	: Sight L/C dikenakan bunga sebesar 50% (lima puluh persen) dari tarif bunga kredit Trust Receipt (T/R) / Post Financing yang berlaku./ <i>Sight and usance L/C are subject to interest rate at 50% from Trust Receipt (T/R) / Post Financing credit interest rate.</i>
Jaminan/ <i>Collateral</i>	: <i>Clean Basis</i> dengan jaminan / agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha./ <i>Clean basis with main collateral in form of the prospect and feasibility business.</i>

**Deutsche Bank AG**

Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit Deutsche Bank, tanggal 25 September 2014

**Deutsche Bank AG**

*Company entered into a Credit Facility of Deutsche Bank, dated September 25, 2014.*

Limit kredit/ <i>Credit limit</i>	: Limit kredit Rp500.000.000.000 (Lima Ratus Miliar Rupiah) yang terdiri dari fasilitas cerukan dan pembiayaan faktur tagihan. <i>Credit limit amounting to Rp500.000.000.000 (Five Hundred Billion Rupiah) which consist of Overdraft and Invoice Financing.</i>
Tujuan kredit/ <i>Credit purpose</i>	: Fasilitas digunakan untuk tujuan pembiayaan kebutuhan modal kerja KAI, tetapi DB tidak berkewajiban untuk memastikan bahwa hal tersebut dipenuhi oleh KAI <i>The facilities shall be used for the purpose of financing KAI's working capital requirements, however DB shall not have any obligation to ensure this is complied with by KAI</i>
Bentuk kredit / <i>Form of credit</i>	: a) Cerukan <i>Overdraft</i> b) Pembiayaan Faktur Tagihan <i>Invoice Financing</i>
Jangka waktu/ <i>Period</i>	: Fasilitas diberikan dalam bentuk <i>uncommitted</i> dan akan tersedia sampai dengan 31 Agustus 2015 (atau tanggal lain yang disepakati bersama oleh para pihak). Kecuali diberitahukan sebaliknya oleh DB secara tertulis, Fasilitas akan otomatis diperpanjang untuk 12 (dua belas) bulan ke depan sejak tanggal berakhirnya tersebut dengan ketentuan bahwa seluruh syarat dan ketentuan berdasarkan perjanjian ini tidak akan berubah selama periode perpanjangan otomatis tersebut.

*The facilities are granted on an uncommitted basis and shall be available until 31 August 2015 (or such other date mutually agreed in writing between the parties). Unless otherwise notified by DB in writing the facilities shall be automatically extended for another 12 (twelve) month from the above expiry date provided that all terms and conditions under this agreement shall remain unchanged during automatically extended period.*

Tingkat bunga/ <i>Interest rate</i>	: a) Cerukan <i>Overdraft</i> Bunga akan dikenakan pada harga yang akan ditentukan oleh DB dari waktu ke waktu, bunga pada saat ini adalah 8% per tahun <i>Interest shall be charged at a rate as may be determined by DB from time to time, currently at 8,00% per annum.</i>
	b) Pembiayaan Faktur Tagihan <i>Invoice Financing</i> Sampai dengan 3 bulan: 9.00% per tahun <i>Up to 3 months: 9.00% per annum.</i>

Jaminan/ <i>Collateral</i>	: Tanpa Jaminan <i>Clean Basis</i>
----------------------------	---------------------------------------

**Entitas Anak:**

**PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

Sesuai Perjanjian No. 14, tanggal 11 Juli 2011 PT Kereta Api Logistik memperoleh kredit investasi dari PT Bank Rakyat Indonesia dengan saldo pinjaman per 31 Desember 2012 sebesar Rp29.469.581.680 dari Plafond Kredit sebesar Rp20.637.900.000 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 Muat Batubara di Sumatera Selatan sebesar Rp10.289.400.000.

Pengelolaan Area Peti Kemas di Sungai Lagoa sebesar Rp11.209.893.750 dan Proyek Cikarang Dry Port di Jababeka sebesar Rp4.300.000.000. Agunan yang diserahkan berupa alat-alat berat, kendaraan, 200 unit kontainer dan bangunan kantor di Area tempat Peti Kemas (TPK) di Sungai Lagoa. Posisi saldo utang jangka panjang lihat Catatan 33.

**Sewa Guna Usaha**

Perusahaan melakukan perjanjian sewa guna usaha dengan PT Mandiri Tunas Finance, perjanjian no. 9431203686-3688;3710, tanggal 12 Desember 2012 atas pembelian 4 unit UD Trucks CWA260MX untuk jangka waktu 36 bulan yang akan jatuh tempo pada tanggal 12 Desember 2015. Perjanjian sewa guna usaha ini mencakup adanya hak opsi untuk membeli aset yang disewa guna usahakan pada masa akhir sewa guna usaha. Nilai tunai sewa guna usaha minimum di masa mendatang pada tanggal 31 Desember 2014 dan 2013 sebagai berikut:

**Subsidiaries:**

**PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

Agreement in accordance Number 14, dated July 11, 2011 PT Kereta Api Logistik investment credit facility from PT Bank Rakyat Indonesia with a loan balance as of December 31, 2012 at Rp29.469.581.680 of Credit Limit for Rp20.637.900.000 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 the office and mess for the following projects: Financing of Coal loading unloading in South Sumatra for Rp10.289.400.000.

Container Management Area in Lagoa River at Rp11.209.893.750 and Cikarang Dry Port Project in Jababeka for Rp4.300.000.000. Collateral granted in the form of heavy equipment, vehicles, containers and 200 units of office buildings in the area Container (TPK) in the Lagoa River. The balance position of long-term loan see Note 33.

**Capital Lease Obligation**

The Company made lease agreement with PT Mandiri Tunas Finance, agreement no. 9431203686-3688; 3710, dated December 12, 2012 on the purchase of 4 units of UD Trucks CWA260MX for a period of 36 months which will mature on December 12, 2015. Lease agreement includes the option to purchase the leased asset at the end try the lease. The minimum present value of leases in the future on December 31, 2013 and 2014 as follows:

	2014	2013	
Utang sewa guna usaha	736.720.007	1.412.046.671	<i>Capital lease obligation</i>
Utang jangka panjang yang jatuh tempo pada tahun berjalan	736.720.007	706.023.335	<i>Long-term debt maturity in the current year</i>
Utang jangka panjang (lihat Catatan 33)	<u>-</u>	<u>706.023.335</u>	<i>Long-term debt (see Note 33)</i>

#### PT KA Commuter Jabodetabek

##### PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

Berdasarkan akta Notaris R. Ay. Poppy Darmawan SH, No.11 tanggal 14 Nopember 2012; PT Kereta Api Commuter Jabodetabek memperoleh pinjaman jangka panjang dari PT Bank Negara Indonesia (Persero). Kredit tersebut dipergunakan untuk pembelian 60 unit KRL.

Ketentuan dan syarat-syarat perjanjian pinjaman tersebut adalah sebagai berikut :

Plafond kredit / Credit limit	:	Rp54.000.000.000
Suku bunga mengambang / Interest rate floating	:	9,5% per tahun / annum
Jangka waktu / Period	:	72 bulan / months
Jatuh tempo / Credit mature	:	14 Nopember / November 14, 2018

Porsi bagian pinjaman bank:

#### PT KA Commuter Jabodetabek

##### PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

Based on the Notary Act R. Ay. Poppy Darmawan SH, No. 11 dated of November 14, 2012, PT Kereta Api Commuter Jabodetabek obtain long term loan from PT Bank Negara Indonesian (Persero). The Credits used to the purchase of 60 units KRL

The terms and condition of loans agreement are as follows:

	2014	2013	
Pinjaman jangka panjang	28.136.940.040	38.936.940.040	<i>Long-term loans</i>
Bagian jangka panjang yang jatuh tempo	<u>10.800.000.000</u>	<u>10.800.000.000</u>	<i>Part of long-term mature</i>
Bagian jangka panjang (Catatan 33)	<u>17.336.940.040</u>	<u>28.136.940.040</u>	<i>Part of long-term (Note 33)</i>

#### 27. UTANG USAHA

#### 27. TRADE PAYABLE

Rupiah	2014	2013	Rupiah
Pihak Berelasi			Related Parties:
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	12.170.301.992	1.213.039.774	PT Telekomunikasi Indonesia Tbk
PT Inka (Persero)	2.406.928.309	-	PT Inka (Persero)
PT PINDAD (Persero)	1.689.502.500	1.735.106.852	PT PINDAD (Persero)
Industri Telekomunikasi Indonesia	1.445.892.000	-	Industri Telekomunikasi Indonesia
PT Barata Indonesia	903.200.000	320.000.000	PT Barata Indonesia
PT Asuransi Jiwasraya	-	1.644.994.222	PT Asuransi Jiwasraya
PT Waskita Karya (Persero)	-	11.843.249.714	PT Waskita Karya (Persero)
PT Len Railway Systems	-	6.774.000.000	PT Len Railway Systems
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	-	3.444.067.152	PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk
PT Wijaya Karya Beton	-	1.110.592.000	PT Wijaya Karya Beton
PT Pertamina (Persero)	-	1.542.427.165	PT Pertamina (Persero)
PT Hutama Karya (Persero)	-	402.081.607	PT Hutama Karya (Persero)
Sub Jumlah	<u>18.615.824.801</u>	<u>30.029.558.486</u>	Sub Total

	2014	2013	
Pihak Ketiga:			<i>Third Parties:</i>
PTChristalenta Pratama	55.149.505.681	-	<i>PTChristalenta Pratama</i>
PTGumaya Anggun	26.078.578.756	-	<i>PTGumaya Anggun</i>
PT Gajah Mandala Jaya	1.884.086.227	-	<i>PT Gajah Mandala Jaya</i>
PT Abdi Metal Engineering	1.785.106.000	-	<i>PT Abdi Metal Engineering</i>
PT Lektrika Karyatama	1.782.310.960	-	<i>PT Lektrika Karyatama</i>
PT Sandhy Putramakmur	1.682.213.559	594.335.061	<i>PT Sandhy Putramakmur</i>
PT Adhi Dharma Tama Perkasa	1.597.200.000	-	<i>PT Adhi Dharma Tama Perkasa</i>
PT Mitra Buana Komputindo	1.556.461.925	-	<i>PT Mitra Buana Komputindo</i>
PT Kelana Mandiri Teknik	1.440.000.000	-	<i>PT Kelana Mandiri Teknik</i>
PT The Service Line	1.375.222.794	-	<i>PT The Service Line</i>
PT Supreme Power	1.317.410.000	-	<i>PT Supreme Power</i>
PT KRAKATAU INDAH	1.214.642.356	-	<i>PT KRAKATAU INDAH</i>
PT Taspen (Persero) Kacab.Utama Ba	1.111.047.194	-	<i>PT Taspen (Persero) Kacab.Utama Ba</i>
PT Mandiri Satria Lestari	1.032.600.000	-	<i>PT Mandiri Satria Lestari, PT</i>
PT Prahasta Citatama	1.025.857.493	2.075.367.448	<i>PT Prahasta Citatama</i>
PT Kembar Santosa	1.024.109.555	-	<i>PT Kembar Santosa</i>
CV Istana Nada	985.395.000	-	<i>CV Istana Nada</i>
PT Tri Media Yudhatama	980.324.002	-	<i>PT Tri Media Yudhatama</i>
PT Fadita Utama	944.370.980	-	<i>PT Fadita Utama</i>
Sncf International	935.990.000	-	<i>Sncf International</i>
PT Petro Bumi Kaya	827.873.288	-	<i>PT Petro Bumi Kaya</i>
PT Altrak 1978	799.563.800	2.280.447.000	<i>PT Altrak 1978</i>
PT Sukses Abadi Engineering	782.380.000	-	<i>PT Sukses Abadi Engineering</i>
PT Ergates Citra Mandiri	758.590.617	-	<i>PT Ergates Citra Mandiri</i>
PT Pusaka Nusantara	696.391.807	-	<i>PT Pusaka Nusantara</i>
PT Karya Wulung Manunggal Sejati	650.953.329	-	<i>PT Karya Wulung Manunggal Sejati</i>
PT Delta Samitra Utama	603.000.000	-	<i>PT Delta Samitra Utama</i>
PT Nutech Integrasi	567.622.240	-	<i>PT Nutech Integrasi</i>
PT GJ International	-	7.562.220.000	<i>PT GJ International</i>
Koperasi Industri Batur Jaya	-	4.484.250.000	<i>Koperasi Industri Batur Jaya</i>
PT Langgeng Kencana	-	737.439.975	<i>PT Langgeng Kencana</i>
PT Ulih Sabar	-	687.586.000	<i>PT Ulih Sabar</i>
PT Sali Lubindo Indonusa	-	557.242.488	<i>PT Sali Lubindo Indonusa</i>
PT Bina Sarana Dirgantara	-	57.688.001.000	<i>PT Bina Sarana Dirgantara</i>
PT Hasil Fastindo	-	1.807.737.822	<i>PT Hasil Fastindo</i>
PT Anugerah Vindo Abadi	-	1.698.400.000	<i>PT Anugerah Vindo Abadi</i>
PT Transpersada	-	1.488.055.420	<i>PT Transpersada</i>
PT Utami Selaras	-	1.471.500.000	<i>PT Utami Selaras</i>
PT Tata Wahana Teknik	-	998.077.536	<i>PT Tata Wahana Teknik</i>
PT Chandra Jaya Lestari	-	950.000.000	<i>PT Chandra Jaya Lestari</i>
CV Gaharu	-	920.567.391	<i>CV Gaharu</i>
Kopkar Sejati	-	898.619.600	<i>Kopkar Sejati</i>
PT Hosana Jaya Raya	-	760.692.920	<i>PT Hosana Jaya Raya</i>
PT Marisha Trimanunggal Airsindo	-	724.200.640	<i>PT Marisha Trimanunggal Airsindo</i>
PT Intan Pelita	-	683.652.091	<i>PT Intan Pelita</i>
PT Karunia Putra Sekawan	-	670.007.000	<i>PT Karunia Putra Sekawan</i>
PT Putratama Satya Bhakti	-	639.542.022	<i>PT Putratama Satya Bhakti</i>
CV Wenisti Citra Perdana	-	639.452.154	<i>CV Wenisti Citra Perdana</i>
CV Karya Manunggal	-	636.270.784	<i>CV Karya Manunggal</i>
PT Duta Karya	-	622.586.576	<i>PT Duta Karya</i>
PT Interprima Indocom	-	589.710.000	<i>PT Interprima Indocom</i>
PT Fizta Karya Megah	-	586.312.366	<i>PT Fizta Karya Megah</i>
PT Mitra Tanjung Sampurna	-	580.544.459	<i>PT Mitra Tanjung Sampurna</i>
PT Via Light	-	575.927.150	<i>PT Via Light</i>
CV Bintang Timur	-	541.450.000	<i>CV Bintang Timur</i>
PT Jamparing Masagi	-	530.385.000	<i>PT Jamparing Masagi</i>
PTEssa Integrator	-	525.684.000	<i>PTEssa Integrator</i>
Eko Budi Susilo	-	524.479.640	<i>Eko Budi Susilo</i>
PT Sumber Rezeki Sejahtera Utama	-	507.165.680	<i>PT Sumber Rezeki Sejahtera Utama</i>
Lain-Lain (dibawah Rp500.000.000)	366.087.563.652	645.329.282.715	<i>Others (under Rp500.000.000)</i>
	476.676.371.215	742.567.191.938	

	2014	2013	<i>Foreign Currency</i> <i>US Dollars</i>
<b>Mata Uang Asing</b>			<i>Third Parties:</i>
<b>Dolar Amerika Serikat</b>			PT Imeco Inter Sarana Electro Motive Diesel, INC
Pihak Ketiga:			PT GE Lokomotif Indonesia Baotou Beifang Chuangye CO,LTD
PT Imeco Inter Sarana	41.434.274.509	42.760.705.216	PT Transavia
Electro Motive Diesel, INC	9.703.200.000	-	PT Unimasco Abadi
PT GE Lokomotif Indonesia	3.674.954.072	179.895.829.863	<i>Sub total</i>
Baotou Beifang Chuangye CO,LTD	3.264.105.600	-	<b>Total trade payable</b>
PT Transavia	-	25.924.161.031	
PT Unimasco Abadi	-	283.955.500	
Sub Jumlah	<u>58.076.534.181</u>	<u>248.864.651.610</u>	
<b>Jumlah Utang Usaha</b>	<b><u>553.368.730.197</u></b>	<b><u>1.021.461.402.034</u></b>	

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.*

## 28. BIAYA YANG MASIH HARUS DIBAYAR

	2014	2013	
Biaya Umum dan Administrasi	358.476.186.011	404.581.756.718	<i>General and administration expenses</i>
Biaya Operasi Langsung	222.790.670.473	262.942.153.793	<i>Direct operating expenses</i>
Biaya Operasi Tidak Langsung	206.005.393.848	37.340.637.783	<i>Indirect operating expenses</i>
<b>Jumlah</b>	<b><u>787.272.250.333</u></b>	<b><u>704.864.548.295</u></b>	<b>Total</b>

Biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Perusahaan dan Prasarana milik pemerintah, biaya K3, biaya jasa produksi/ Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO) pegawai prasarana dan lainnya

## 28. ACCRUED EXPENSES

*Indirect operating costs of accrued expense was the company's main infrastructure maintenance costs and Government-owned Infrastructure, K3 cost, the cost of production / reward success in operating performance (IKKO) of infrastructure employee and others.*

Biaya operasi langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan sarana di lintas, balai yasa, biaya pendukung operasi dan biaya pendukung angkutan, biaya jasa produksi/ Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO) pegawai sarana dan lainnya.

*Direct operating costs of accrued expense is the facilities maintenance cost in railroad, Balai Yasa, operating cost support and transportation cost support, the cost of production / reward success in operating performance (IKKO) of facility employee and others.*

Beban umum dan administrasi yang masih harus dibayar merupakan biaya jasa produksi/ Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO), biaya PSL JHT, dan tantiem.

*General and administrative expenses to be paid the cost of production / reward success in operating performance (IKKO), expense of PSL JHT, and tantiem employee costs.*

## 29. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA

	2014	2013	
Entitas Induk:			<i>Parent entity:</i>
Sewa Tanah, Iklan, Ticketing Agen,			Lease land, advertising, ticketing agent,
Bangunan dan Gudang	355.788.102.435	247.060.635.939	buildings and warehouse
PT Excelcomindo (jaringan telekomunikasi)	25.289.363.981	33.719.151.974	PT Excelcomindo (telecommunication network)
	<u>381.077.466.416</u>	<u>280.779.787.913</u>	
Entitas Anak:			<i>Subsidiaries:</i>
PT KA Commuter Jabodetabek	40.804.316.864	23.930.576.791	PT KA Commuter Jabodetabek
PT Railink	4.144.863.569	4.901.597.241	PT Railink
PT KA Properti Manajemen	3.158.155.549	854.477.639	PT KA Properti Manajemen
PT KA Pariwisata	1.389.713.824	1.079.425.458	PT KA Pariwisata
	<u>49.497.049.806</u>	<u>30.766.077.129</u>	
<b>Jumlah</b>	<b><u>430.574.516.222</u></b>	<b><u>311.545.865.042</u></b>	<b>Total</b>

### **PT Excelcomindo**

Berdasarkan amandemen III dari perjanjian antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT Excelcomindo Pratama No. 342/HK/TEK/1996 tertanggal 20 Desember 1996 tentang pemasangan kabel serat optik di sepanjang jalan kereta api di pulau Jawa yang perjanjiannya akan berakhir pada tahun 2017, telah mengubah perjanjian awal untuk cara pembayaran, menambah penyediaan 500 kanal dan pemberian handphone, memperpanjang masa berlaku perjanjian menjadi 2022. Nilai kontrak dari tanggal 20 Desember 2007 sampai dengan 19 Desember 2017 sebesar Rp86.415.836.687 (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.

### **30. LIABILITAS LANCAR LAINNYA**

	2014
Dana Swakelola Jaminan Kesehatan	19.471.406.161
Utang Pegawai	15.594.035.535
Utang Uang Muka	234.032.263
Lain-lain	3.074.998.180
<b>Jumlah</b>	<b>38.374.472.139</b>

### **30. OTHER CURRENT LIABILITIES**

	2014		2013
Dana Swakelola Jaminan Kesehatan	19.471.406.161	Self-managed fund healthcare assurance	12.665.686.624
Utang Pegawai	15.594.035.535	Employees payable	3.200.339.180
Utang Uang Muka	234.032.263	Advanced payables	271.098.450
Lain-lain	3.074.998.180	Others	2.275.594.875
<b>Jumlah</b>	<b>38.374.472.139</b>	<b>Total</b>	<b>18.412.719.129</b>

### **31. LIABILITAS IMBALAN KERJA**

Perusahaan menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan, baik karyawan Perusahaan eks Pegawai Negeri Sipil (PNS) Departemen Perhubungan maupun karyawan Non PNS.

#### **Karyawan Eks PNS**

Sesuai dengan PP tentang Penyesuaian Pensiu eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: 64 Tahun 2007 tanggal 29 Nopember 2007, Pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di PJKA dan telah diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya diangkat menjadi pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang kini telah berubah bentuk menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun Pegawai Negeri Sipil.

### **31. EMPLOYMENT BENEFIT OBLIGATION**

The Company conducted benefit pension program for all employees, either for employees from the ex Civil Servant (PNS) of Transportation Department or pure employees of the Company (non PNS).

#### **The Ex Civil Servant (PNS)**

In accordance with Government Regulation on the regarding the Pension Adjustment of ex-Government Civil Employee of Department of Transportation at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 dated November 29, 2007. The Ex. Civil Servant (PNS) of Department of Transportation working at the Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) and dismissed in honor as Civil Employee and were designated as a civil employee at Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api which is now changed to be PT Kereta Api Indonesia (Persero) is entitled to receive the principle amount of pension of the Government Civil Employee.

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 Indonesia (Persero), (d) Hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai yang berada di PT Asuransi Jiwasraya (Persero), dan (e) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Pada valuasi tahun 2009, PT RAS Actuarial Consulting melakukan penyelesaian atas karyawan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang statusnya sebagai eks. PNS. Berdasarkan PP No. 64 Tahun 2007 tentang penyesuaian pensiun eks. PNS Dephub pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), program Jaminan Hari Tua (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 Rp79.500.000.000 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 Indonesia (Persero) atas kepesertaan karyawan eks. PNS pada PT Taspen adalah pembayaran premi atau iuran yang ditetapkan oleh PT Taspen atas pembayaran manfaat pensiun.
- Mulai awal tahun 2009 liabilitas imbalan kerja sesuai PSAK 24 tidak ada dan berubah menjadi utang iuran pensiun sekaligus.

Dampak koreksi pembukuan atas pelaksanaan pemindahan pengelolaan pada tanggal 1 Januari 2009:

*Pension title comes to effect as the sixth (6th) months as from the stipulation date of the Government Regulation. The implementation of adjusted payment is made by PT Taspen (Persero). And the fund sources of pension payment for pension are from (a) employee contribution for 4.75% of the Basic Tariff of Pension Contribution Rate Computation 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Past Service Liabilities to be paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero), (d) Investment results of accumulated employee pension fund saved at PT Asuransi Jiwasraya (Persero), and (e) State Budget.*

*At appraisal in 2009, PT RAS Actuarial Consulting settlement employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero), whose status as the former ex PNS. Based on the PP No. 64 Year 2007 regarding pension adjustments ex. PNS Development of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero), Old Security 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 Rp79.500.000.000 loan per year until 2024.*

*The impact of the elimination of old-age security program manager PT AJS to PT Taspen (Persero) is as follows:*

- *Payment JHT ex employee benefits. PNS will be done by and become liabilities of PT Taspen.*
- *Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the membership of ex-employees. PNS on premium payments or contributions PT Taspen set by PT Taspen for the payment of retirement benefits.*
- *Starting early 2009, employee benefit obligations in accordance PSAK 24 does not exist and changes to debt of pension dues paid at once*

*Correction impact on implementation of the transfer of management accounting at the date of January 1, 2009:*

	Jumlah/ Total	Jumlah ex. PNS/ Total ex. PNS	Jumlah Non PNS/ Total Non PNS	
Nilai kini liabilitas	1.832.715.411.000	1.684.347.719.000	148.367.692.000	<i>Present value of liabilities</i>
Nilai wajar aset program	756.398.432.000	656.466.321.000	99.932.111.000	<i>Fair value of program assets</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 gains (loss) the actuarial</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	<b>955.345.660.000</b>	<b>893.763.202.000</b>	<b>61.582.458.000</b>	<i>Liabilities recognized in statement of financial position</i>

Atas pelaksanaan perpindahan pengelolaan tersebut dilakukan reklasifikasi utang imbalan pasca kerja menjadi utang iuran pensiun sekaligus pada 1 Januari 2009 sebesar Rp893.763.202.000. Lihat Catatan 32: Utang Iuran Pensiun Sekaligus.

Atas pelaksanaan perpindahan pengelolaan tersebut dilakukan reklasifikasi utang imbalan pasca kerja menjadi utang iuran pensiun sekaligus pada 1 Januari 2009 sebesar Rp893.763.202.000.

#### PSAK 24 untuk non PNS

Berdasarkan perjanjian No. 161/HK/UM/2003 dan 099.SJ.U.0903 serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan 100.SJ.U.0903 tanggal 28 September 2003 dengan PT AJS tentang Pengelolaan program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan dan Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang telah dilakukan adendum sebagai berikut:

- Addendum No I tanggal 12 Januari 2004
- Addendum No II tanggal 07 September 2005
- Addendum No III tanggal 11 Januari 2006
- Addendum No IV tanggal 23 Desember 2009
- Addendum No V tanggal 21 Desember 2012

Sesuai dengan adendum perjanjian terakhir, diatur syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Sehubungan dengan adanya perubahan TDPIP tahun 2009 menjadi TDPIP tahun 2012 dengan ketetapan perhitungan tanpa kenaikan Gaji Dasar Program, maka dibutuhkan pendanaan sebagai berikut:

- 1) Premi bulanan (iuran pegawai sebesar 4,75% + iuran perusahaan 12,5% dari TDPIP tahun 2012) terhitung sejak 1 Januari 2013 sebesar Rp4.509.935.928 untuk peserta sejumlah 13.146 orang peserta, yang merupakan pegawai yang didaftarkan oleh PT KAI kepada PT AJS pada 1 Desember 2012.

*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 Rp893.763.202.000. See Note 32: Lump Sum Pension Contribution Liability.*

*In the implementation of the management transfer of reclassification to the benefits paid to defined contribution pension plan fully paid on January 1, 2009 amounting to Rp893.763.202.000.*

#### PSAK 24 for non PNS

*Based on the agreement No. 161/HK/UM/2003 and 099.SJ.U.0903 and agreement No. 162/HK/UM/2003 and 100. SJ.U. 0903 dated September 28, 2003 with PT AJS regarding Pensiun Annuity Program Management for Retired Employee and JHT Program Management for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees, which was addendum as follows:*

- Addendum No I dated January 12, 2004
- Addendum No II dated September 7, 2005
- Addendum No III dated January 11, 2006
- Addendum No IV dated December 23, 2009
- Addendum No V dated December 21, 2012

*According to the latest agreement addendum, the terms and conditions are set as follows:*

*With respect to TDPIP change from TDPIP year 2009 to TDPIP year 2012 which the calculation terms without the change in Basic Salary Program, the funding needed are as follows:*

- 1) Monthly premium (4,75% of employees contribution + 12,5% of company contribution from TDPIP year 2012) since January 1, 2013 amounting to Rp4.509.935.928 for 13.146 participant, which is the employees who have been registered by PT KAI to PT AJS on December 1, 2012.

- 2) Tambahan premi PSL sebesar Rp65.438.800.090 berdasarkan perhitungan 1 September 2012.
- 3) Tambahan premi atas kenaikan pensiun pokok dari TDPIP tahun 2009 ke tahun 2012 untuk peserta Anuitas berdasarkan perhitungan 1 September 2012 sejumlah 297 orang yang telah pensiun dibutuhkan premi sekaligus yang dibayarkan bersamaan dengan angsuran pertama sebesar Rp33.933.710.475.
- 4) Tambahan premi sekaligus sebesar Rp99.372.510.565 dibayarkan dengan cara diangsur selama 3 tahun sehingga ada tambahan bunga sebesar 10,5% per tahun menjadi sebagaimana rincian pembayaran sebagai berikut:
  - a. 1-12-2012 sebesar Rp35.799.044.878;
  - b. 1-12-2013 sebesar Rp34.753.633.368;
  - c. 1-12-2014 sebesar Rp34.753.633.368.

#### Karyawan Yang Diangkat Sesudah 1 Agustus 2009

PT KAI memberikan Program Dana Pesangon kepada pegawai yang diangkat mulai tanggal 1 Agustus 2009 yang ditetapkan dalam pengelolaan program pendanaan Dana Cadangan Imbalan Paska Kerja yang disebut sebagai Program Dana Pesangon.

Untuk Program Dana Pesangon, PT KAI melakukan kerjasama dengan PT Asuransi Jiwasraya melalui Program Asuransi "saving plan" dengan pola pendanaan sistem "pooled fund" (pengelolaan dana secara total bukan per individu) yang diterima dari akumulasi premi ditambah pengembangan yang diperhitungkan dengan biaya dan premi proteksi yang disebut sebagai Dana Kelolaan.

Peserta dalam program ini adalah pegawai PT KAI yang diangkat mulai tanggal 01 Agustus 2009 sebagai Pegawai Kontrak Magang (PKM) dan diikutsertakan dalam Asuransi, yang untuk tahun pertama sejumlah 7.921 orang.

PT KAI berkewajiban membayar premi atas nama masing-masing peserta secara sekaligus yang terdiri dari:

- a. Iuran untuk memperoleh manfaat asuransi yang dikembangkan oleh PT AJS dalam instrumen investasi setelah dikurangi biaya administrasi dengan tingkat bunga pengembangan investasi yang telah disepakati;
- b. Iuran untuk memperoleh manfaat asuransi bagi peserta yang meninggal dunia atau cacat tetap dalam masa asuransi (disebut sebagai premi proteksi).

- 2) Additional PSL premium amounting to Rp65.438.800.090 based on September 1, 2012 calculation.
- 3) Additional premium due to basic pension increment from TDPIP year 2009 to TDPIP year 2012 for Annuity participant based on September 1, 2012 calculation of 297 people who had retired, the lump sum premium required which to be paid in the same time with first installment amounting to Rp33.933.710.475.
- 4) Additional lump sum premium amounting to Rp99.372.510.565 to be paid in 3 years installment, thus the additional interest is 10,5% annually as described in payment details as follows:
  - a. 1-12-2012 amounting Rp35.799.044.878;
  - b. 1-12-2013 amounting Rp34.753.633.368;
  - c. 1-12-2014 amounting Rp34.753.633.368.

#### Employees Appointed After August 1, 2009

PT KAI provide a Severance Fund Program to employees who was appointed from August 1, 2009 which set out in the Post-employment Benefit Reserve Fund funding program known as Severance Fund Program.

For Severance Fund Program, PT KAI enter into cooperation with PT Asuransi Jiwasraya through "saving plan" Insurance Program with "pooled fund" funding system (total fund management instead of individual) which received from accumulated premiums plus the calculated development with cost and premium protection known as Managed Fund.

Participants in this program are PT KAI employees who appointed from August 1, 2009 as an apprentice contract employees (PKM) and are included in the insurance, which in the first year are 7.921 people.

PT KAI is obliged to pay the premium on behalf of each participant at a lump sum amount which consisting of:

- a. Contribution to obtain insurance benefits developed by PT AJS in investment instruments after deducting administrative expense with the agreed investment development interest rate;
- b. Contribution to obtain insurance benefits for participants who passed away or have permanent disability during insurance period (referred as protection premium).

Pembayaran premi dilakukan dengan cara sebagai

- a. Premi tahun pertama dengan asumsi kenaikan gaji sebesar 3% per tahun sebesar Rp12.012.387.401 dengan perincian sebagai berikut:
  - i. Premi saving termasuk biaya sebesar Rp11.073.040.893;
  - ii. Premi asuransi sebesar Rp939.346.508.
- b. Premi tahun kedua dan selanjutnya sesuai dengan hasil valuasi yang disepakati oleh PT KAI dan PT AJS
- c. Untuk tahun 2014 jumlah yang dibayarkan sebesar Rp37.365.977.000, dengan rincian
  - i. Premi saving termasuk biaya sebesar Rp22.885.968.000;
  - ii. Premi asuransi sebesar Rp14.480.009.000.
- d. Tambahan Dana Pesangon karyawan yang efektif 1 Desember 2013, untuk 1504 karyawan, dengan tingkat kenaikan gaji 3%, premi yang dibayarkan sebesar Rp3.204.578.000, dengan rincian sebagai berikut:
  - i. Premi saving termasuk biaya sebesar Rp1.559.634.000;
  - ii. Premi asuransi sebesar Rp1.644.944.000.

#### Penilaian Aktuaria

Penilaian aktuaria atas imbalan pasca kerja dilakukan oleh aktuaria RAS Actuaries, dengan menggunakan metode *Projected Unit Credit*, dengan Laporan No. 411/RAC/KAI-UUK/XII/2014 tanggal 16 Desember 2014, berdasarkan TDPIP 2012 untuk tahun 2014 dan 2013.

Perusahaan mengakui keuntungan atau kerugian aktuaria dengan pendekatan koridor 10%. Bagian dari keuntungan dan kerugian aktuaria yang diakui untuk masing-masing program imbalan pasti adalah jumlah yang lebih besar diantara 10% dari nilai kini imbalan pasti dan 10% dari nilai wajar aset program pada tanggal tersebut, dibagi dengan rata-rata sisa masa kerja yang diprakirakan dari para pekerja dalam program tersebut.

Asumsi-asumsi yang digunakan dalam perhitungan di atas adalah sebagai berikut:

Dasar perhitungan manfaat	:	UUK No. 13/2003 dan Peraturan Perusahaan/and company regulations	:	Basis for calculating benefits
Tingkat diskonto	:	8,50% per tahun / per years (2011: 7%)	:	Discount rate
Tingkat kenaikan gaji / tahun	:	6% per tahun/ per years	:	Level of salary increase / year
Usia pensiun normal	:	56 tahun/ years	:	Normal retirement age
Tingkat mortalitas	:	Tabel Mortalita Indonesia 2011 (TMI III) (2011: Tabel Mortalita Indonesia 1999 (TMI II))	:	Mortality Rate

Payment of a premium are performed as follows:

- a. First year premium with assumption of 3% salary increase per year, amounting to Rp12.012.387.401 with details as follows:
  - i. Savings premium include costs amounting to Rp11.073.040.893;
  - ii. Insurance premium amounting to Rp939.346.508.
- b. The second and next year's premiums are in accordance with valuation result agreed by PT KAI and PT AJS.
- c. For the 2014 period, the amount paid by company Rp37.365.977.000, the detail are as follows:
  - i. Savings premium include costs amounting to Rp22.885.968.000;
  - ii. Insurance premium amounting to Rp14.480.009.000..
- d. Addition Severance Fund Program to employees who was appointed from December 1, 2013, with assumption of increasing rate salary 3%, number of employee 1.504, the addition payment of premium is Rp3.204.578.000, With the detail as follows
  - i. Savings premium include costs amounting to Rp1.559.634.000;
  - ii. Insurance premium amounting to Rp1.644.944.000.

#### Actuarial Valuation

Actuarial valuation of the past service liability performed by RAS Actuaries, using the Projected Unit Credit method, with report No. 323/RAC/KAI-UUK/XII/2013 December 30, 2013, based on TDPIP 2012 for current year 2014 and 2013.

The company recognized actuarial gain or loss with the 10% corridor approach. Part of the actuarial gains and losses are recognized for each reward program is definitely a larger sum of 10% of the present value in Exchange for certain and 10% of fair value of the assets of the program on that date, divided by the average remaining working period is forecasted from workers in the program.

The assumptions used in the above calculation is as follows:

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:*

	2014	2013	
Entitas Induk:			<i>Parent entity</i>
Nilai Sekarang Liabilitas	813.390.328.000	694.208.406.000	<i>Present value of liability</i>
Nilai Wajar Aset	<u>(539.300.520.000)</u>	<u>(471.990.867.000)</u>	<i>Fair value of assets</i>
Status Pendanaan	274.089.808.000	222.217.539.000	<i>Funding status</i>
Biaya Jasa Lalu yang Belum Diakui (non Vested)	(19.951.762.000)	(22.457.734.000)	<i>Unrecognized past service expense (non vested)</i>
(Kerugian) Aktuaria yang belum diakui	(168.211.860.000)	(117.592.384.000)	<i>Unrecognized Actuarial (loss)</i>
<b>Jumlah Liabilitas</b>	<b>85.926.186.000</b>	<b>82.167.421.000</b>	<b>Total liabilities</b>
Entitas Anak	9.110.665.599	6.678.174.808	<i>Subsidiaries</i>
<b>Jumlah</b>	<b>95.036.851.599</b>	<b>88.845.595.808</b>	<b>Total</b>

Beban yang diakui pada Laporan Laba Rugi Konsolidasi adalah sebagai berikut:

*Expenses recognized in the Consolidated Income Statement are as follows:*

	2014	2013	
Biaya Jasa Kini	62.869.065.000	56.197.589.000	<i>Current service expenses</i>
Beban Bunga	58.068.806.000	42.461.753.000	<i>Interest expenses</i>
Hasil yang Diharapkan dari Aset Program	(41.738.698.000)	(34.727.115.000)	<i>Expected return on plan assets</i>
Amortisasi Biaya Jasa Lalu yang belum diakui (non vested)	2.505.972.000	2.505.972.000	<i>Amortization of unrecognized past-service expense (non vested)</i>
(Keuntungan) kerugian Aktuaria yang diakui selama tahun berjalan	3.850.643.000	13.162.406.000	<i>Actuarial (gains) losses recognized during the year</i>
<b>Jumlah Beban yang diakui pada laporan laba rugi</b>	<b>85.555.788.000</b>	<b>79.600.605.000</b>	<b>Expense recognized in income statement</b>

Rekonsiliasi jumlah liabilitas (kekayaan) yang diakui dalam laporan posisi keuangan per 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013 adalah sebagai berikut:

*Reconciliation of total liabilities (wealth) which are recognized in the balance sheet at December 31, 2014 and December 31, 2013 are as follows:*

	2014	2013	
Entitas Induk			<i>Parent entity</i>
Liabilitas (kekayaan) pada awal periode	82.167.421.000	78.840.969.000	<i>Liabilities (wealth) at beginning period</i>
Beban	85.555.788.000	79.600.605.000	<i>Expenses</i>
Realisasi pembayaran manfaat	(17.186.000)	(484.410.000)	<i>Realization of benefits payment</i>
Iuran perusahaan	(81.779.837.000)	(75.789.743.000)	<i>The company's dues</i>
Liabilitas (kekayaan) pada akhir periode	<b>85.926.186.000</b>	<b>82.167.421.000</b>	<i>Liabilities (wealth) at ending period</i>
Entitas Anak	9.110.665.599	6.678.174.808	<i>Subsidiaries</i>
<b>Jumlah</b>	<b>95.036.851.599</b>	<b>88.845.595.808</b>	<b>Total</b>

Mutasi nilai wajar aset program selama tahun berjalan adalah sebagai berikut:

	2014	2013	
Pada awal tahun	471.990.867.000	386.150.078.000	<i>The beginning of the year</i>
Hasil yang diharapkan dari aset program	41.738.698.000	34.727.115.000	<i>The expected results of assets program</i>
Keuntungan (kerugian) aktuarial pada aset program	(34.134.111.000)	6.305.235.000	<i>Gain (loss) actuarial of asset program</i>
Iuran Perusahaan	81.779.837.000	75.789.743.000	<i>Companies contribution</i>
Realisasi pembayaran manfaat	(22.074.771.000)	(30.981.304.000)	<i>payment of benefits realization</i>
<b>Jumlah pada akhir tahun</b>	<b>539.300.520.000</b>	<b>471.990.867.000</b>	<i>Total of the end of the year</i>

Rincian nilai kini kewajiban, nilai wajar aset program, surplus atau defisit, dan penyesuaian pengalaman pada kewajiban dan aset program selama 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut:

*The details of present value of obligation, fair value of plan assets, surplus or deficit, and experience adjustment on liabilities and plan assets during the last 5 years are as follows:*

	2014	2013	2012	2011	2010	
Entitas Induk						<i>Parent Entity</i>
Nilai kini kewajiban	813.390.328	694.208.406.000	729.984.095.000	485.311.188.000	341.325.331.000	<i>Present value of obligation</i>
Nilai wajar aset program	(539.300.520)	(471.990.867.000)	(386.150.078.000)	(276.067.443.000)	(235.758.138.000)	<i>Fair value of program assets</i>
(Surplus) Defisit	274.089.808	222.217.539.000	343.834.017.000	209.243.745.000	105.567.193.000	<i>(Surplus) Deficit</i>
	2014	2013	2012	2011	2010	
Penyesuaian pengalaman pada liabilitas program	20.336.008	(65.435.605.000)	85.160.474.000	20.368.353.000	63.184.258.000	<i>Adjustment experiences at plan liabilities</i>
Penyesuaian pengalaman pada aset program	(34.134.111)	(6.305.235.000)	(32.419.993.000)	2.075.739.000	(33.514.863.000)	<i>Adjustment experiences at program asset</i>

Kategori utama aset program sebagai presentasi dari total aset program adalah sebagai berikut:

*The main category of plan assets as the total plan assets presentations are as follows:*

	31 Desember 2014/ December 31, 2014		31 Desember 2013/ December 31, 2013		
	Nilai Wajar/ Fair value	%	Nilai Wajar/ Fair value	%	
Reksadana	208.925.021.448	38,74%	185.974.230.165	39,40%	Reksadana
Deposito	36.564.575.256	6,78%	30.069.797.315	6,37%	Time deposits
Reksadana Unit Link	25.185.334.284	4,67%	22.633.470.936	4,80%	Reksadana Unit Link
Saham	107.320.803.480	19,90%	75.018.045.872	15,89%	Stocks
Obligasi	10.138.849.776	1,88%	13.025.189.829	2,76%	Bonds
Properti	149.655.894.300	27,75%	140.044.242.407	29,67%	Property
Pinjaman Polis	-	0,00%	3.775.096.765	0,80%	Insurance Loans
Penyertaan	1.510.041.456	0,28%	1.443.048.001	0,31%	Participation
Investasi Lain-lain	-	0,00%	7.745.711	0,00%	Other Investment
<b>Jumlah</b>	<b>539.300.520.000</b>	100,00%	<b>471.990.867.000</b>	100,00%	<b>Total</b>

### **32. UTANG IURAN PENSIUN SEKALIGUS**

Utang iuran pensiun sekaligus merupakan Past Service Liability yang harus disetor PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang merupakan bagian dari sumber pendanaan yang akan digunakan untuk menutup jumlah kewajiban program Anuitas Pensiun dan program Jaminan Hari Tua kepada PT Taspen (Persero) sesuai dengan PP No. 64 tahun 2007. Pembayaran Past Service Liability tersebut diangsur sebesar Rp79.500.000.000 per tahun. Setoran Past Service Liability dilakukan secara triwulan dan disetor paling lambat tanggal 10 dalam bulan pertama triwulan berkenaan.

Berdasarkan perjanjian antara Perusahaan dengan PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 dan No. 099.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Anuitas Pensiun bagi pensiunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan No. 100.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai Kereta Api (Persero), maka Perusahaan akan menyerahkan dana iuran pensiun swakelola tersebut kepada PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Sesuai perjanjian tersebut jadwal penyerahan dana akan diatur dalam perjanjian tersendiri (Addendum). Berdasarkan rekapitulasi perkembangan iuran sekaligus dan pelunasan program JHT dan Anuitas Pensiun PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari PT Asuransi Jiwasraya, tercatat saldo total iuran sekaligus per tanggal 1 Juni 2006 sebesar Rp1.156.181.509.669.

Utang iuran pensiun sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

Pada tahun 2007 sesuai dengan;

- a. Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 Tahun 2007 tertanggal 29 Nopember 2007, Pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) dan telah diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya diangkat menjadi pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang kini telah berubah bentuk menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun Pegawai Negeri Sipil. Hak pensiun diberlakukan terhitung mulai bulan ke 6 (enam) sejak ditetapkannya Peraturan Pemerintah tersebut.

### **32. LUMP SUM PENSION CONTRIBUTION LIABILITY**

*Lump sum pension contribution liability is a Past Service Liabilities that must be deposited by PT Kereta Api (Persero), which is part of the funding source that will be used to cover the amount of Pension Annuity programs and "Jaminan Hari Tua" (JHT) program liabilities to PT Taspen (Persero) in accordance with Government Regulation No. 64 in 2007. The Past Service Liability installment payment is Rp79.500.000.000 per year. The payments were conducted quarterly and should be paid no later than the 10th in the first month of the related quarter.*

*Based on the agreement between the company and PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 and No. 099. SJ.U. 0903 dated September 28, 2003 about the Retirement Annuity Program Management of PT Kereta Api Indonesia (Persero) retirement along with the agreement No. 162/UM/2003 and No. 100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 about the JHT Program Management for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees. According to agreement, the transfer funds schedule will be regulated in spate agreements (addendum). 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 Rp1.156.181.509.669.*

*Debt of pension dues paid at once derived from the implementation of reductions as of 1 January 2009, is the former settlement of civil service employees who transferred to PT Taspen (Persero).*

*In the year 2007 accordance to:*

- a. *Government Regulation about Pension Adjustment former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 of 2007 dated November 29, 2007, the employees of former Civil Servant Department of Transportation that works in Kereta Api Company Divisions (Perusahaan Jawatan Kereta Api/PJKA) and has been dismissed with respect as a civil Servant which in turn was appointed as Kereta Api Public Company employees whish has now transformed 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. Peraturan Menteri Keuangan No. 59/PMK.02/2008 tertanggal 24 April 2008 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero), telah diatur penyediaan dana kebutuhan pembayaran Manfaat Pensiun, antara lain *Past Service Liability* disetor PT Kereta Api (Persero) sampai dengan tahun 2024 sebesar Rp79.500.000.000 (tujuh puluh sembilan miliar lima ratus juta Rupiah) per tahun sedangkan untuk pelaksanaan Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan dilakukan oleh PT Taspen.

Disamping *Past Service Liability* yang harus dibayar oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), sumber pendanaan pembayaran pensiun pegawai berasal dari; (a) Iuran pegawai sebesar 4,75% dari Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai yang berada di PT Asuransi Jiwasraya (Persero), dan (d) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Pembagian proporsi untuk Tahun Anggaran 2009 ditetapkan 32% yang menjadi beban PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan 68% yang menjadi kontribusi Pemerintah.

Kemudian sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 105/PMK.2/2010 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang diperkuat dengan Surat Menteri Keuangan Nomor S-927/MK.02/2012 tanggal 26 Desember 2012 perihal Penetapan Pendanaan Bersama Pembayaran Manfaat Pensiun antara APBN dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun Anggaran 2013: Kontribusi APBN dalam Pendanaan Bersama Tahun Anggaran 2013 adalah sebesar 78% atau diperkirakan senilai Rp417.603.926.000 sedangkan kontribusi PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebesar 22% atau diperkirakan senilai Rp117.785.723.000.

Sejak tahun 2009, Program Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah dilaksanakan, dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menyertorkan ke PT Taspen (Persero) sebesar Rp95.636.249.353 yang merupakan Iuran Pegawai, *Past Service Liability* dan Pendanaan Bersama yang menjadi kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk tahun 2008 sebesar 32% (tiga puluh dua persen), di samping itu PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga telah menyertorkan ke PT Taspen (Persero) sebesar Rp619.307.849.854 yang terdiri dari akumulasi dana pensiun pegawai yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) dan telah diserahkan kembali ke Perusahaan sebesar Rp619.307.849.854.

- b. Regulation of the Minister of Finance No. 59/PMK.02/2008 dated April 24, 2008, about Fund Pension Provision Adjustment Program former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero), has been regulated the provision of Pension Benefits funds payment requirement, such as the Past Service Liability paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero) up to year 2024 in the amount of Rp79.500.000.000 (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 Indonesia (Persero) will be done by PT Taspen.

*In addition to Past Service Liability payable by PT Kereta Api Indonesia (Persero), the source of funds for employee pension payments derived from: (a) Employee contributions for 4.75% from Basic Tariff Pension Contribution Calculation 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) the accumulation of pension fund investment officer at PT Asuransi Jiwasraya (Persero), and (d) Budget Revenues and Expenditure the State.*

*Division of proportion to the Fiscal Year 2009 stipulated as 32% become the PT Kereta Api Indonesia (Persero) burden and 68% become the Government contribution.*

*Then, according to the Minister of Finance Regulation No. 105/PMK.2/2010 about Retirement Provision Adjustment Program Ex Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) reinforced with the letter of the Minister of Finance No. S-927/MK.02/2012 date December 26, 2012 concerning the Establishment of Retirement benefit Payments Cofinancing between APBN and PT Kereta Api Indonesia (Persero) Fiscal Year 2013: Budget contribution to Joint Funding for Fiscal Year 2013 is estimated at 78% or Rp417.603.926.000 worth while contribution PT Kereta Api Indonesia (Persero) is 22% or estimated worth Rp117.785.723.000.*

*Since 2009, Fund Pension Provision Adjustment Program ex Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) has been implemented and PT Kereta Api Indonesia (Persero) has deposited to PT Taspen (Persero) amounted to Rp95.636.249.353, consist Employee Contributions, Past Service Liability and the Joint Funding which become liabilities of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the year 2008 by 32% (thirty two percent), beside that, PT Kereta Api Indonesia (Persero) also has deposited to PT Taspen (Persero) amounting to Rp619.307.849.854. consist of employee accumulated pension fund which was originally managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) and have been handed back to the Company in amount to Rp619.307.849.854.*

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api, Perusahaan Jawatan Kereta Api diubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Perubahan bentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api tersebut, membawa dampak kepada Pegawai Negeri Sipil yang ditempatkan pada Perusahaan Jawatan Kereta Api, karena dalam Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 57 tahun 1990 menentukan antara lain dengan dialihkannya bentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perumka, seluruh pegawai Perusahaan Jawatan Kereta Api yang ada pada saat pembubaran beralih status kepegawaiannya menjadi pegawai Perumka. Bersamaan dengan perubahan status Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perumka terdapat kebijakan pemerintah tentang mono status pegawai di lingkungan Badan usaha Milik Negara. Berdasarkan hal tersebut diatas, dalam penyelesaian Pegawai Negeri Sipil yang ditempatkan di Perusahaan Jawatan Kereta Api, Pemerintah mengambil kebijakan sebagai berikut:

- a. Pegawai yang berusia 50 tahun ke atas, tetap sebagai Pegawai Negeri Sipil yang 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.

*Based on Government Regulation No. 57 of 1990 on transfer from Division Railway Company (Perjan) Kereta Api being Public Corporation (Perum) Kereta Api, Kereta Api Division Railway Company (Perjan) changed the form to Kereta Api Public Company (Perumka). Changes in the Kereta Api Division Railway Company, had an impact to the Civil Servants who are placed on the Division Railway Company's, as in Article 2 paragraph (2) Government Regulation No. 57 of 1990 provides, among others transfer of the Division Railway Company to be Public Company, all Kereta Api Division Railway Company employees who are in liquidation switch on an employee working Perumka. Along with the change in status of the Division Railway Company be there Perumka government policy on mono status of employees within the State-Owned Enterprises. Based on the above, in settlement of civil servants stationed in the Division Railway Company, the Government took the policy as follows:*

- a. *Employees aged 50 years and over, still as a civil servant who helped Perumka;*
- b. *Employees younger than 50 years of honorably discharged as a civil servant and appointed officials Perumka.*

*Dismissal of employees who are younger than 50 years on top, made by the Minister of Communications No. SK18/KP.801/PHB-92 Decision dated June 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.*

Utang iuran pensiun sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 Januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

Dari hasil kurtailman saldo utang pensiun karyawan sekaligus eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada akhir tahun 2009 menunjukkan sebesar Rp893.763.202.000 dan setiap tahun dilakukan pembayaran angsuran iuran pensiun sekaligus tersebut sebesar Rp79.500.000.000. Sampai dengan 2012 PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah membayar angsuran sebesar Rp318.000.000.000.

Posisi utang atau liabilitas iuran pensiun sekaligus pada tanggal 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013 dapat dijelaskan sebagai berikut:

	2014	2013	
Utang iuran pensiun sekaligus berdasarkan hasil kurtailmen per 1 Januari , saldo awal	496.263.202.000	575.763.202.000	Lump sum pension contribution payable based on curtailment result as of January 1, beginning balance
Angsuran atas iuran pensiun sekaligus	79.500.000.000	79.500.000.000	Lump sum pension contribution installment
<b>Jumlah utang iuran pensiun sekaligus</b>	<b>416.763.202.000</b>	<b>496.263.202.000</b>	<b>Total pension contribution at once</b>

### 33. LIABILITAS JANGKA PANJANG

### 33. LONG-TERM LIABILITIES

	2014	2013	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.909.242.548.500	2.010.298.553.500	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	1.909.242.548.500	2.010.298.553.500	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Central Asia Tbk	617.676.610.323	-	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	30.555.195.862	30.555.195.862	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	<b>4.466.716.903.185</b>	<b>4.051.152.302.862</b>	
 Entitas Anak			 Subsidiaries
Pinjaman Bank			Bank loan
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	135.829.868.241	141.719.471.874	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	28.136.940.040	38.936.940.040	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Pinjaman Non Bank			Non Bank loan
Jaminan Pemeliharaan	-	10.844.234.025	Guarantee maintenance
Sewa Guna Usaha	<b>736.720.007</b>	<b>1.412.046.671</b>	Capital lease obligation
	<b>164.703.528.288</b>	<b>192.912.692.610</b>	
<b>Sub jumlah</b>	<b>4.631.420.431.473</b>	<b>4.244.064.995.472</b>	<b>Sub total</b>
 Bagian pinjaman jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun.	484.898.688.196	11.506.023.335	Portion of long-term loans maturing within one year.
 <b>Saldo pinjaman jangka panjang</b>	<b>4.146.521.743.277</b>	<b>4.232.558.972.137</b>	<b>Total long-term loans</b>

Lihat catatan nomor 26

See note number 26

**Entitas Induk:**

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

Pinjaman Jangka Panjang pada PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk terdiri dari pinjaman dari PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia memberikan uang pinjaman kepada PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, dan besaran pembagian pinjaman tersebut disepakati oleh kedua bank tersebut. Perusahaan mencatat pinjaman tersebut berdasarkan bukti penerimaan uang yang diterima perusahaan.

Perusahaan melakukan perjanjian Kredit Sindikasi dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk yang telah diaktakan dengan Akta No. 13, tanggal 9 Maret 2011 oleh Poerbaningsih Adi Warsito, SH., Notaris di Jakarta. Perjanjian ini telah di adendum sebagai berikut:

- Akta Perubahan I Perjanjian Kredit No. 23, Tanggal 6 Juli 2011
- Akta Perubahan II Perjanjian Kredit No. 29, Tanggal 4 Agustus 2011
- Akta Perubahan III Perjanjian Kredit No. 109, Tanggal 19 April 2012

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

1) Maksimum kredit sebesar Rp4.024.835.000.000 (empat trilyun dua puluh empat miliar delapan ratus tiga puluh lima juta Rupiah), yang terdiri dari:

- Batch I : Rp2.627.456.250.000 (dua trilyun enam ratus dua puluh tujuh miliar empat ratus lima puluh enam juta dua ratus lima puluh ribu Rupiah)./  
*Rp2.627.456.250.000 (two trillion six hundred twenty-seven billion four hundred fifty-six million two hundred and fifty thousand Rupiah)*
- Batch II : Rp1.397.378.750.000 (satu trilyun tiga ratus sembilan puluh tujuh miliar tiga ratus tujuh puluh delapan juta tujuh ratus lima puluh ribu Rupiah)./  
*Rp1.397.378.750.000 (one trillion three hundred ninety-seven billion three hundred seventy-eight million seven hundred and fifty thousand Rupiah)*

Dengan pembagian penyertaan masing-masing Kreditur secara seimbang sebagai berikut:

- a) Maksimum Kredit dari BNI sebesar Rp2.012.417.500.000 (dua trilyun dua belas miliar empat ratus tujuh belas juta lima ratus ribu Rupiah).
- b) Maksimum Kredit dari BRI sebesar Rp2.012.417.500.000 (dua trilyun dua belas miliar empat ratus tujuh belas juta lima ratus ribu Rupiah).

**Parent Entity:**

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

*Long term loan to PT Bank Negara Indonesia (Persero) consists of a loan from PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia providing loans money to PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, and the distribution of the loan amount agreed upon by the two banks. The Company recorded a loan based on cash receipts received by the company.*

*The Company made Syndicate Credit Agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, which has been notarized by Deed Number 13, dated June 9, 2011 by Poerbaningsih Adi Warsito, SH in Jakarta, The agreement which has addendum as follows:*

- Deed of Amendment I Credit Agreement Number 23, Dated July 6, 2011.
- Deed of Amendment II Credit Agreement Number 29, Dated August 4, 2011.
- Deed of Amendment III Credit Agreement Number 109, Dated April 19, 2012.

*Terms and conditions of the agreement as follows:*

1) Maximum credit amount Rp4.024.835.000.000 (four trillion twenty-four billion and eight hundred and thirty-five million Rupiah), consisting of:

- With division of participation each creditor equally as follows:*
- a) Credit Maximum from BNI amount Rp2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand Rupiah).
  - b) Credit Maximum from BRI amount Rp2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand 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 Rp1.337.600.000.000 (satu triliun tiga ratus tiga puluh tujuh milyar enam ratus juta Rupiah).
- Gerbong KKBW kapasitas 50 ton sebanyak 1.200 unit dengan nilai Rp720.000.000.000 (tujuh ratus dua puluh milyar Rupiah).

**Daop**

- Lokomotif sebanyak 100 unit dengan nilai Rp2.137.500.000.000 (dua triliun seratus tiga puluh tujuh juta lima ratus juta Rupiah).
- Gerbong PPCW sebanyak 1.200 unit dengan nilai Rp540.000.000.000 (lima ratus empat puluh milyar Rupiah).

3) Bentuk Kredit bersifat menurun (*aplofend*) sesuai dengan jadwal angsuran.

4) Jangka waktu kredit adalah sebagai berikut:

- Batch I : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 31 Oktober 2023.  
*Deed date until the date October 31, 2023.*
- Batch II : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 30 November 2024.  
*Deed date until the date of November 30, 2024.*

5) Tingkat bunga sebesar JIBOR 3 (tiga) bulan ditambah dengan marjin sebesar 2,3%. Besaran bunga direview setiap 3 bulanan pada tanggal penetapan bunga.

6) Jaminan yang diberikan:

- a) Jaminan berupa 144 unit lokomotif, 1.200 unit gerbong (KKBW) dengan kapasitas 50 ton, dan 1.200 unit gerbong (PPCW), diikat secara fidusia Notariat sesuai dengan Undang-Undang Nomor 42 tahun 1999 tanggal 31 Nopember 1999 tentang Fidusia dengan nilai penjaminan sebesar Rp4.735.100.000.000 (empat triliun tujuh ratus tiga puluh lima milyar seratus juta Rupiah).
- b) Arus kas Perusahaan terkait dengan obyek yang dibiayai merupakan jaminan bagi para kreditor.
- c) Seluruh jaminan tersebut merupakan jaminan pari passu bagi pihak yang dijamin.

2) *Loan Purpose:*

*The Company will use the given Investment Loan, in accordance to the Credit Agreement for financing 85% from investment costs, while 15% of project costs is financed by the debtor himself with the details:*

**Divre III**

- *Locomotive as many 44 units with a value of Rp1.337.600.000.000 (one billion three hundred thirty-seven billion six hundred million Rupiah).*
- *1.200 units of KKBW wagons with capacity 50 tons a value of Rp720.000.000.000 (seven hundred and twenty billion Rupiah).*

**Daop**

- *Locomotive 100 units with a value of Rp2.137.500.000.000 (two trillion and one hundred and thirty seven billion and five hundred million Rupiah).*
- *1.200 units of PPCW Wagons with a value of Rp540.000.000.000 (five hundred and forty billion Rupiah).*

3) *This form of Credit is decreased (aplofend) in their installment schedules.*

4) *The 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) *Guarantee Maintenance*

- a) *144 units of locomotives, 1,200 units of the wagons (KKBW) with capacity of 50 tons, and 1,200 units of wagon (PPCW), under a fiduciary agreement in accordance with Law No. 42 of 1999 dated November 31, 1999 on Fiduciary with the guarantee value amount Rp4.735.100.000.000 (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 guarantees are considered pari passu before the collateral party.*

- d) Jika karena sebab apapun, jaminan yang diserahkan oleh Perusahaan kepada pihak yang dijamin menjadi tidak sah atau kurang nilainya sehingga tidak cukup untuk menjamin seluruh utang, maka perusahaan wajib menyerahkan jaminan pengganti atau jaminan tambahan yang bentuk dan nilainya harus disetujui oleh para kreditor.

**PT Bank Mandiri (Persero) Tbk**

Perusahaan melakukan perjanjian pinjaman melalui PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, dengan No : SLA-1209/DP3/2007 Tanggal 19 April 2007. Perjanjian ini telah mengalami perubahan dengan No. AMA - 330/SLA-1209/DSMI/2008 Tanggal 31 Desember 2008.

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

- 1) Maksimum Kredit sebesar Rp36.600.000.000 (tiga puluh enam miliar enam ratus ratus ribu rupiah)
- 2) Ditujukan untuk pembiayaan proyek Jabodetabek
- 3) Tanggal terakhir penarikan pinjaman perusahaan adalah tanggal 30 Desember 2011.
- 4) Beberapa ketentuan sehubungan dengan
  - a) Pinjaman diteruskan oleh PT KA kepada pemerintah yang ditarik oleh Satuan Kerja Pengembangan Sarana Perkeretaapian.
  - b) Jumlah utang pokok pinjaman penerusan wajib dibayar oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mata uang Rupiah dalam 60 (enam puluh) kali angsuran persetengah tahunan secara prorata, pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya, dengan angsuran pertama mulai dilakukan pada tahun kesebelas dan berakhir pada tahun keempat puluh sejak efektifnya NPPP ini.
  - c) PT Kereta Api Indonesia (Persero) wajib melakukan pembayaran bunga dalam mata uang rupiah kepada pemerintah dilakukan persetengah tahunan pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya.
  - d) PT Kereta Api Indonesia (Persero) wajib melakukan pembayaran biaya komitmen sebesar 0,25% kepada pemerintah atas Pinjaman penerusan yang belum ditarik dari waktu ke waktu. Pembayaran tersebut dilakukan persetengah tahunan pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya.

- d) Because of every reason, the guarantees given by the company to the party that is guaranteed to be not valid or less in value so that it is not enough to guarantee the debt, then the company must submit a warranty replacement or additional guarantees that the form and its value must be approved by the Creditors.

**PT Bank Mandiri (Persero) Tbk**

The Company signed a loan agreement with PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, by number : SLA-1209/DP3/2007 dated: April 19, 2007. This agreement has been change with No. AMA - 330 / SLA-1209 / DSMI / 2008 on December 31, 2008.

*Term and condition in this agreement are:*

- 1) Maximum credit amounting Rp36.600.000.000 (thirty six billion six hundred million rupiah)
- 2) To finance the Jabotabek Railways Commuter
- 3) The last date of withdrawal of loan companies is December 30, 2011.
- 4) Several terms of the loan are:
  - a) Of loan principal should be channeled by PT KA to the government as drawn by development working unit of the Railways.
  - b) Amount of debt loan principal forwarding shall be paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Rupiah in 60 (sixty ) times installments a half year in prorated, on the June 1, and on December 1, every year with the first installments to start in 11st year and ends at the 40th year since NPPP effective.
  - c) PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to make interest payments in rupiah to the Government Interest payments in rupiah to the Government performed for a half year on June 1 and December 1 each year.
  - d) PT Kereta Api obliged to pay the cost of the commitment of 0,25% to the Government that the forwarding for the loan has not been withdrawn from time to time. The payments performed for a half year on June 1 and December 1 each year.

**PT Bank Central Asia Tbk,**

Perusahaan melakukan perjanjian pinjaman melalui PT Bank Central Asia Tbk, yang telah diaktakan dengan dengan Akta No 11 Tanggal 6 November 2013. Perjanjian ini telah mengalami addendum dengan Akta No 3 Tanggal 8 Januari 2014.

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

- 1) Maksimum Kredit untuk Kredit Investasi pertama sebesar Rp383.612.000.000 (tiga ratus delapan puluh tiga miliar enam ratus dua belas juta rupiah, dan untuk Kredit Investasi kedua sebesar Rp281.277.000.000 (dua ratus delapan puluh satu miliar dua ratus tujuh puluh tujuh juta rupiah)
- 2) Tujuan kredit:
  - a) Kredit Investasi pertama digunakan untuk pembelian dan pengadaan 600 unit gerbong terbuka (KKBW) dari Baotou Beifang Chuangye Co., LTD dan PT Petrotama Internasional
  - b) Kredit Investasi kedua digunakan untuk pembelian dan pengadaan 600 unit gerbong datar (PPCW) dari PT Industri Kereta Api (Persero)
  - c) Impor Gerbong KKBW dan pembelian gerbong PPCW yang dibiayai fasilitas kredit, untuk fasilitas L/C dan SKBDN yang merupakan bagian dari Fasilitas Kredit
- 3) Tanggal terakhir penarikan pinjaman perusahaan adalah tanggal 8 Januari 2015
- 4) Tingkat bunga sebesar JIBOR 3 (tiga) bulan ditambah dengan marjin sebesar 2,6%. Besaran bunga direview setiap 3 bulanan pada tanggal penetapan bunga.
- 5) Jaminan yang diberikan:
  - a) Jaminan berupa 600 unit KKBW dan 600 unit PPCW yang kemudian hari terletak/ disimpan dimanapun dengan jumlah dan spesifikasi sebagaimana lebih lanjut tercantum dalam daftar gerbong yang merupakan lampiran dari surat pernyataan yang akan ditandatangi.
  - b) Rekening Giro di Kantor Cabang Korporasi Menara BCA nomor 205.0006.002 atas nama PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan rekening giro di Kantor Cabang Korporasi Menara BCA nomor 205.0007.009 atas nama PT Kereta Api Indonesia (Persero).

**PT Bank Central Asia (Tbk)**

The Company signed a loan agreement with PT Bank Central Asia Tbk, which have been notarized by Deed number : 11 dated November 6, 2013 . This agreement has been change with addendum deed number 3 on January 8, 2014.

*Term and condition in this agreement are:*

- 1) Maximum credit for 1st Investment Credit amounting Rp383.612.000.000 (three hundred eighty three billion and six hundred twelve million rupiah), and for 2nd Investment Credit amounting Rp281.277.000.000 (two hundred eighty one billion and two hundred seventy seven million rupiah)
- 2) Credit purpose
  - a) First Investment Loan use to for purchasing and procuring of 600 units open wagon (KKBW) from Baotou Beifang Chuangye Co., LTD and PT Petrotama Internasional
  - b) Second Investment Loan will use to purchase and procurement of 600 unit of flat wagon (PPCW) from PT Industri Kereta Api (Persero)
  - c) Import of KKBW and PPCW wagon that financed by credit facility, for L/C and SKBDN facility that the part of credit facility.
- 3) Last Date of company credit drawing is January 8, 2015
- 4) Interest rate JIBOR 3 (three) months add margin of 2,3%. Total interest are reviewed every 3 months on the interest determination date.
- 5) Guarantee Maintenance
  - a) The guarantee was 600 units KKBW and 600 Unit PPCW which later located / stored wherever the number and further specification as listed in the wagon list which attachment from letter of statement that will be signed
  - b) Giro account of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Menara BCA branch office number 205.0006.002 and Giro account of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Menara BCA branch office number 205.0007.009

#### **EXPORT-IMPORT BANK OF THE UNITED STATES**

Perusahaan melakukan perjanjian pinjaman melalui Export-Import Bank Of The United States yang telah diaktifkan dengan Akta Tanggal 15 Oktober 2014.

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

- 1) Jumlah yang dibayarkan adalah sebesar U.S.\$89,088,000 dengan jumlah biaya paparan U.S.\$5,197,480. Jumlah kredit sebesar U.S.\$94,285,480.
- 2) Angsuran Pengembalian
  - a) Untuk Termin pertama, tiga puluh empat angsuran pengembalian secara triwulan jatuh tempo dan dibayarkan setiap tanggal 15 Maret, 15 Juni, 15 September, dan 15 Desember, dimulai dari tanggal 15 September,2015 sampai dengan pembayaran atas termin 1 dibayar lunas.
  - b) Untuk Termin kedua, tiga puluh empat angsuran pengembalian secara triwulan jatuh tempo dan dibayarkan setiap tanggal 15 Maret, 15 Juni, 15 September, dan 15 Desember, dimulai dari tanggal 15 Desember,2015 sampai dengan pembayaran atas termin 2 dibayar lunas.
  - c) Untuk Termin ketiga, tiga puluh empat angsuran pengembalian secara triwulan jatuh tempo dan dibayarkan setiap tanggal 15 Maret, 15 Juni, 15 September, dan 15 Desember, dimulai dari tanggal 15 Maret,2016 sampai dengan pembayaran atas termin 3 dibayar lunas.
  - d) Untuk Termin keempat, tiga puluh empat angsuran pengembalian secara triwulan jatuh tempo dan dibayarkan setiap tanggal 15 Maret, 15 Juni, 15 September, dan 15 Desember, dimulai dari tanggal 15 Juni,2016 sampai dengan pembayaran atas termin 4 dibayar lunas.
  - e) Untuk Termin kelima, tiga puluh empat angsuran pengembalian secara triwulan jatuh tempo dan dibayarkan setiap tanggal 15 Maret, 15 Juni, 15 September, dan 15 Desember, dimulai dari tanggal 15 September,2016 sampai dengan pembayaran atas termin 5 dibayar lunas.
  - f) Untuk Termin keenam, tiga puluh empat angsuran pengembalian secara triwulan jatuh tempo dan dibayarkan setiap tanggal 15 Maret, 15 Juni, 15 September, dan 15 Desember, dimulai dari tanggal 15 Desember,2016 sampai dengan pembayaran atas termin 6 dibayar lunas.

#### **EXPORT-IMPORT BANK OF THE UNITED STATES**

The Company signed a loan agreement with Export-Import Bank Of The United States which have been notarized dated October 15, 2014 .

*Term and condition in this agreement are:*

- 1) *Financed Portion Amount for U.S.\$89,088,000 with Exposure Fee Amount U.S.\$5,198,480. So, totalling of Credit Amount U.S.\$94,285,480.*
- 2) *Principal Repayment*
  - a) *For Tranche 1, thirty four (34) equal quarterly installments, due and payable on each March 15, June 15, September 15 and December 15, beginning on September 15, 2015, until the disbursement under Tranche 1 are repaid in full.*
  - b) *For Tranche 2, thirty four (34) equal quarterly installments, due and payable on each March 15, June 15, September 15 and December 15, beginning on December 15, 2015, until the disbursement under Tranche 2 are repaid in full.*
  - c) *For Tranche 3, thirty four (34) equal quarterly installments, due and payable on each March 15, June 15, September 15 and December 15, beginning on March 15, 2016, until the disbursement under Tranche 3 are repaid in full.*
  - d) *For Tranche 4, thirty four (34) equal quarterly installments, due and payable on each March 15, June 15, September 15 and December 15, beginning on June 15, 2016, until the disbursement under Tranche 4 are repaid in full.*
  - e) *For Tranche 5, thirty four (34) equal quarterly installments, due and payable on each March 15, June 15, September 15 and December 15, beginning on September 15, 2016, until the disbursement under Tranche 5 are repaid in full.*
  - f) *For Tranche 6, thirty four (34) equal quarterly installments, due and payable on each March 15, June 15, September 15 and December 15, beginning on December 15, 2016, until the disbursement under Tranche 6 are repaid in full.*

- 3) Biaya pertanggungan sebesar satu-setengah dari satu persen (0.50%) per tahun dengan jumlah kredit yang tidak bisa di batalkan dan dicairkan, diakui dari tanggal 1 Juni 2013 sampai tanggal pencairan terakhir, dan dibayarkan pada tanggal 25 Maret, 25 Juni, 25 September dan 25 Desember pada setiap tahunnya, dimulai pada tanggal 25 September 2013.
- 4) Tingkat bunga sebesar CIRR untuk setiap termin pada hari kerja yaitu pada lima hari sebelum tanggal pencairan pertama setiap termin.

Sampai tanggal 31 Desember 2014 belum ada realisasi pencairan pinjaman dari *Export-Import Bank Of The United States*.

#### **Entitas Anak:**

##### **PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**  
 Utang kepada PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk lihat Catatan 26.

**Utang Sewa Guna Usaha**  
 Penjelasan Utang Sewa Guna Usaha lihat Catatan 26.

##### **PT KA Commuter Jabodetabek**

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk**  
 Pinjaman ini merupakan pinjaman jangka panjang yang akan digunakan untuk pembelian 60 unit KRL sesuai akta perjanjian utang-piutang dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Nomor : 11 Tanggal 14 November 2012, nilai total pinjaman maksimum sebesar Rp54.000.000.000. Pencairan tahap pertama sebesar Rp13.484.096.200 pada tanggal 26 Desember 2012. Pinjaman tersebut mempunyai jangka waktu maksimum 72 bulan, terhitung sejak 14 November 2012 dengan opsi perpanjangan. Tingkat suku bunga efektif dari pinjaman tersebut adalah 9,00%. PT KCJ (KAI Commuter Jabodetabek) memberikan jaminan berupa prospek dan kelayakan usaha.

##### **PT Railink**

##### **Jaminan Pemeliharaan**

Utang jangka panjang tersebut merupakan utang jaminan pemeliharaan 5% atau sebesar USD860,450 atas pembelian 4 (empat) set Kereta Api Bandara Kualanamu Medan yang belum dibayarkan, sesuai dengan surat perjanjian kontrak untuk melaksanakan paket pekerjaan pengadaan barang Kereta Api Bandara Medan, Kualanamu No. 06/RL/VII/2012 tanggal 16 Juli 2012.

- 3) *Commitment Fee : One-half of one percent (0.50%) per annum on the uncancelled and undisbursed amount of the credit, accruing from June 1, 2013 to the Final Disbursement Date, and payable on each March 25, June 25, September 25 and December 25 of the year, beginning on September 25, 2013.*
- 4) *CIRR for each Tranche determined on the Business Day which is five (5) Business Days prior to the first Disbursement Date for such Trance.*

*Until the date of December 31, 2014 there has been no actual disbursement of loans from the Export-Import Bank Of The United States*

#### **Subsidiaries:**

##### **PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**  
*Loan to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk see Note 26.*

**Capital Lease Obligation**  
*Disclose Capital Lease Obligation see Note 26.*

##### **PT KA Commuter Jabodetabek**

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk**  
*This loan is a long-term loan which will be used for the purchase of 60 units of KRL in accordance with the deed of Covenant contract debts of PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk number: 11, November 14, 2012, the total value of the maximum loan amounting to Rp54.000.000.000. The disbursement of the first phase amounting to Rp13.484.096.200 on December 26, 2012. These loans have a maximum period of 72 months, calculated since November 14, 2012 with an option for extension. The effective interest rate of the loan is 9,00%. PT KCJ (KAI Commuter Jabodetabek) warranty of prospects and business feasibility.*

##### **PT Railink**

##### **Guarantee Maintenance**

*Long-term liabilities is a warranty worth of 5% or the amount of USD860,450 on the purchase of four (4) sets of Railways Kualanamu, in accordance with letter of agreements/contract to execute package of goods procurement works airport Railways Medan Kualanamu, No. 06/RL/VII/2012, dated July 16, 2012.*

#### 34. MODAL SAHAM

Modal dasar Perusahaan terdiri dari 9.880.000 saham biasa dengan nilai nominal Rp1.000.000 per saham, dan sampai dengan tanggal 31 Desember 2014 telah disetor sejumlah 3.296.547 saham atau sebesar Rp3.296.547.000.000 dan tahun 2011 telah disetor sejumlah 2.470.000 saham atau sebesar Rp2.470.000.000.000.

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 Rp70.000.000.000 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 PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Pada tanggal 31 Mei 2006, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp100.000.000.000 (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 PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, BPYBDS sebesar Rp826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain itu terdapat Penambahan Modal Disetor sebesar Rp705.355 yang berasal dari kapitalisasi sebagian cadangan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia sampai dengan tahun buku 2011. Sehingga jumlah Penambahan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp826.547.000.000, yang terdiri dari 826.547 lembar saham dengan nilai nominal sebesar Rp1.000.000. Hal tersebut telah mendapatkan persetujuan RUPS Sirkular sesuai surat Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. S-765/MBU/2012 tanggal 27 Desember 2012.

#### 34. CAPITAL STOCK

*Company's authorized capital consists of 9.880.000 shares with nominal value of Rp1.000.000 per share, and until the date of December 31, 2014 have been paid of 3.296.547 shares or RpRp3.296.547.000.000 and 2011 have been paid of 2.470.000 shares or Rp2.470.000.000.000.*

*On May 19, 1999, issued and fully paid as much as 2.200.000 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 Rp70.000.000.000 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 Investment into capital of the Company (Persero) PT Kereta Api Indonesia.*

*On May 31, 2006, the Government increased capital investment of Rp100.000.000.000 (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 Rp100.000.000.000 (one hundred billion Rupiah) set by the Indonesian Government Regulation No. 74 year 2007 dated December 10, 2007 regarding additional capital investment to the share capital of the Republic of Indonesia PT Kereta Api Indonesia (Persero).*

*Based on Government Regulation (PP) Number. 76 in 2012 on the addition of the Investment of the Republic of Indonesia to the Company's Capital Stock of the Company (Limited) PT Kereta Api Indonesia on September 12, 2012, BPYBDS amount Rp826.546.294.646 recognized as state capital participation of the balance PT Kereta Api Indonesia (Persero). Moreover, there were an increase in paid-up capital of Rp705.355 derived from a capitalization of some reserve company (persero) PT Kereta Api Indonesia up to the accounting year 2011. So that the amount of additional capital of the Republic of Indonesia into capital stock of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as much as Rp826.547.000.000, consisting of 826.547 share with a nominal value of Rp1.000.000. Such addition paid in capital has been approved by circular shareholders meeting as stated on the letter of the Minister of State-owned enterprises Number S-765/MBU/2012 dated December 27, 2012.*

	2014	2013	
Saldo awal tahun	3.296.547.000.000	3.296.547.000.000	Beginning balance
Pengalihan dari BPYBDS (lihat Catatan 35)	-	-	Transferred from BPYBDS (see Note 35)
<b>Jumlah Modal Disetor</b>	<b>3.296.547.000.000</b>	<b>3.296.547.000.000</b>	<b>Total Paid-in Capital</b>

### 35. BANTUAN PEMERINTAH YANG BELUM DITENTUKAN STATUSNYA

Bantuan Pemerintah yang belum ditentukan statusnya merupakan hasil proyek dari Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang telah diserahkan atau dioperasikan oleh Perusahaan yang belum dapat dijadikan sebagai tambahan Penyertaan Modal Negara karena belum diterbitkannya Peraturan Pemerintahnya.

Saldo dan mutasi bantuan pemerintah yang belum ditentukan statusnya terdiri dari:

	2014	2013	
Saldo awal tahun	1.197.801.340.845	951.193.264.935	Beginning balance
Penerimaan selama tahun berjalan	-	246.608.075.910	Receipts during the current year
	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	
Dialihkan ke Modal Saham (lihat Catatan 34)	-	-	Capital stock transferred (see Note 34)
<b>Jumlah</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>Total</b>
	2014	2013	
Kereta Rel Diesel Elektrik	404.366.518.256	404.366.518.256	Electric diesel rail-train
Kereta Penumpang	611.368.785.672	611.368.785.672	Passenger train
Kereta Rel Diesel	111.179.864.000	111.179.864.000	Diesel rail-train
Kereta Rel Listrik	70.886.172.917	70.886.172.917	Electric rail-train
<b>Jumlah</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>Total</b>

Berdasarkan Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 tanggal 11 Januari 2011 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Barang Milik Negara II, dengan kesepakatan Kementerian Perhubungan, dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sepakat bahwa nilai BPYBDS pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) per Maret 2011 sebesar Rp826.546.294.645.

Nilai tercatat BPYBDS di PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp826.546.294.645 terdiri dari Rp718.343.833.645 (Laporan Hasil Reviu BPKP No. LHR-3780/PW10/4/2010 tanggal 4 Mei 2010) dan Rp108.202.461.000 (Laporan Hasil Reviu BPKP no. LHR-5963/PW10/4/2011 tanggal 25 Juli 2011).

### 35. GOVERNMENT EQUITY PARTICIPATION

Government equity participation which the status has not been determined is the result of the project from the Ministry of Transportation Directorate General of Land Transportation, which has been delivered or operated by a company that can not be used as additional State Capital because the Government has not issued regulations.

Balance and movement of government assistance that has not yet determined the status consists of:

	2014	2013	
Saldo awal tahun	1.197.801.340.845	951.193.264.935	Beginning balance
Penerimaan selama tahun berjalan	-	246.608.075.910	Receipts during the current year
	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	
Dialihkan ke Modal Saham (lihat Catatan 34)	-	-	Capital stock transferred (see Note 34)
<b>Jumlah</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>1.197.801.340.845</b>	<b>Total</b>

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 Rp826.546.294.645.

BPYBDS carrying value at PT Kereta Api Indonesia (Persero) of Rp826.546.294.645 consists of Rp718.343.833.645 (BPKP review reported No. LHR-3780/PW10/4/2010 dated May 4, 2010) and Rp108.202.461.000 (BPKP review reported No. LHR-5963/PW10/4/2011 dated July 25, 2011).

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
December 31, 2014 and for the year then ended  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

Dengan dasar Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 tanggal 11 Januari 2011 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Barang Milik Negara II, perusahaan melakukan koreksi pada Laporan Keuangan tahun buku 2011 sebesar Rp27.000.031.871 (dikeluarkan dari daftar aset dan dikembalikan ke Kementerian Perhubungan). Aset terkoreksi sejumlah Rp27.000.031.871 adalah sebagai berikut :

*On the basis on Data Reconciliation of Undetermined status of Government Assistance (BPYBDS) at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 dated January 11, 2011 issued by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, Director General of State Assets, Directorate of State Property II, the Company to correct the financial statements for fiscal year 2011 Rp27.000.031.871 (removed from the list of assets and returned to the Ministry of Transportation). Corrected some Rp27.000.031.871 assets are as follows:*

Koreksi Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets Correction
1) Perbaikan Stasiun/ Peron Jabotabek	491/J/BA/III/2001	Station renovation/ Jabotabek platform
2) Rehab Jalan KA Cigading Serpong dan Citayam Cibinong	07/BA/CSCC/XI/2000	KA road rehabilitation Cigading Serpong and Citayam Cibinong
3) Peralatan Training Simulator KRL Diklat Mountrain Bekasi	819/J/BA/VII/2000	Bekasi Mountrain Education & Training of KRL Simulator Training Tools
4) Rehab Stasiun Jabotabek	1616/J/BA/X/99	Jabotabek station rehabilitation
5) Pembangunan St. UI dan St. Univ. Pancasila	2691/J/BA/II/91	Constructions of UI station and Univ. Pancasila station

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor: 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, BPYBDS sebesar Rp826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

*Based on Government Regulation (PP) Number: 76 in 2012 on the addition of the Investment of the Republic of Indonesia to the Company's Capital Stock of the Company (Limited) PT Kereta Api Indonesia on September 12, 2012, BPYBDS amount Rp826.546.294.646 recognized as state capital participation of the balance PT Kereta Api Indonesia.*

Untuk tahun buku 2012, Perusahaan telah mengubah kebijakan akuntansi atas penyerahan Aset-BPYBDS, di mana aset BPYBDS dan penyusutannya dicatat setelah adanya Berita Acara Serah Terima untuk Dioperasikan (BASTO), sedangkan untuk tahun buku sebelumnya dicatat setelah adanya Berita Acara Serah Terima (BAST).

*For fiscal year 2012, the Company has changed its accounting policy on the transfer of assets-BPYBDS, where BPYBDS assets and depreciation are recorded after the handover for operated (BASTO), whereas for the previous financial year were recorded after the handover (BAST).*

Memperhatikan PSAK 25: Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan kesalahan-paragraf 19(b), bahwa atas perubahan kebijakan akuntansi tersebut Perusahaan harus melakukan perubahan secara retrospektif atau melakukan penyajian kembali kecuali dipandang tidak praktis.

*Regarding to PSAK 25 : Accounting Policy, changes in Accounting Estimates and errors - paragraphs 19 (b), which is stated that the company's accounting policy changes should be treated in retrospective or restated the measurement except Considered impracticable.*

Perusahaan mengajukan permohonan kepada Kementerian Negara BUMN no. KU.102/III/2/KA-2013 tanggal 13 Maret 2013, untuk melakukan perubahan secara sekaligus atau secara Prospektif karena dipandang tidak praktis dengan pertimbangan sebagai berikut :

*The Company has propose request letter to Ministry of State-Owned Enterprises no. KU. 102/III/2/KA-2013 June 13, 2013, to treated company's accounting policy changes in Prospective, considered its impractical with the following considerations:*

Laporan Keuangan PT KAI (Persero) untuk periode tahun 2007-2011 telah menjadi dasar pengambilan keputusan Pemegang Saham baik yang sudah ditetapkan dalam RUPS maupun oleh pihak Kementerian secara langsung antara lain a) Keputusan menentukan PKBL, b) Keputusan menentukan Tantiem, c) Keputusan menentukan Deviden, d) Keputusan persetujuan Pinjaman ke Lembaga Keuangan/Perbankan melalui Dewan Komisaris, e) Penetapan PMN oleh Kementerian, sehingga akan menjadi tidak praktis karena bertentangan dengan pengambilan keputusan yang telah ditetapkan.

Pengajuan Surat Permohonan kepada Kementerian Negara BUMN no. KU.102/III/2/KA-2013 tanggal 13 Maret 2013, ditegaskan kembali oleh surat Direksi nomor KU.102/III/7/KA-2013 tanggal 21 Maret 2013 tentang Persetujuan Perlakuan Prospektif atas Perubahan Kebijakan Akuntansi BPYBDS oleh Kementerian Negara BUMN yang akan menuangkan bentuk persetujuan perlakuan Prospektif tersebut melalui pengesahan pertanggungjawaban Direksi di RUPS Laporan Keuangan Audited tahun buku 2012.

Dengan penerapan prospektif, maka penyusutan aset BPYBDS tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 dilakukan sekaligus dicatat ditahun 2012 sebesar Rp112.076.933.042, dibebankan pada laba rugi tahun berjalan.

Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya yang diterima sesuai terbitnya BASTO dan dicatat sebagai aset BPYBDS yang sudah terbit BASTO untuk kesesuaian dengan prinsip akuntansi yang berlaku sebesar Rp1.197.801.340.845 dengan rincian sebagai berikut:

*The financial statements of PT KAI (Persero) for the period 2007-2011 has been considered as decision making both in RUPS as well as by the Ministry directly, among others : a) Decision determining the PKBL, b) decision determining Tantiem, c) determines the Dividend Decision, d) approval Decision to Loan/banking financial institutions through the Board of Commissioners, e) Determination of PMN by the Ministry, so it would be impractical because of conflict with the decisions that have been set.*

*The Company's proposed letter to Ministry of State-Owned Enterprises no. KU.102 /III / 2 / KA-2013 the 13th June 2013, reaffirmed by The Company's letter number KU.102 / III / 7 / KA-2013 date June 21 2013 about approval treatment prospective policy changes over accounting BPYBDS by the state ministry of soe shall pour form approval treatment the prospective through attestation responsibility of directors in RUPS financial report audited financial year 2012.*

*With the application of the prospective policy, then depreciation of assets BPYBDS of 2007 up to the year 2012 is done at once noted in 2012 of Rp112.076.933.042, charged in current period profit and loss.*

*Undetermined Status Government Assistance received in accordance with BASTO and recorded as asset BPYBDS published BASTO for conformance with the applicable accounting principles of Rp1.197.801.340.845 with the following details:*

Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets
1) Pengadaan 1 (Satu ) unit Trainset KRL-I, di operasikan KCJ	02/BASTO/PSP/V/2007	Procurement Trainset KRL-I 1 unit, operated by KCJ
2) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 14 Unit, Daop 1 Jakarta	06/BASTO/PSP/X/2007	Procurement economy class passenger train (K3) 14 units, Daop 1 Jakarta
3) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 4 Unit, Daop 1 Jakarta	06/BASTO/PSP/X/2007	Procurement economy class passenger train (K3) 4 units, Daop 1 Jakarta
4) Pengadaan.Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik (KMP3 ) 2 unit, Daop 1 Jakarta	06/BASTO/PSP/X/2007	Procurement economy class passenger dining trains equipped with electric generator (KMP3) 2 units, Daop 1 Jakarta.
5) Pengadaan dan pengangkutan KRL ex. Jepang Jepang 20 unit, di operasikan KCJ	01/BASTO/PSP/V/2007 03/BASTO/PSP/VII/2007 04/BASTO/PSP/VIII/2007 07/BASTO/PSP/X/2007	Procurement and transportation KRL ex. Japan 20 units, operated by KCJ
6) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 3 unit, Daop 4 Semarang	09/BASTO/PSP/XII/2007	Procurement economy class passenger train (K3) 3 units, Daop 4 Semarang
7) Pengadaan 6 unit K3 dan 1 unit KMP3 dilengkapi dengan pembangkit listrik dan fasilitas penyandang cacat, Divre 3 Sumatera Selatan	11/BASTO/PSP/XII/2007	Procurement K3 6 units and KMP3 1 unit equipped with electric generator and disabled facility, Divre 3 South Sumatera
8) Pengadaan 6 unit K3 dan 1 unit KMP3 dilengkapi dengan pembangkit listrik dan fasilitas penyandang cacat, Divre 1 Sumatera Utara	12/BASTO/PSP/XII/2007	Procurement K3 6 units and KMP3 1 unit equipped with electric generator and disabled facility, Divre 1 North Sumatera

9)	Retrofit/ penyehatan kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dengan boogie baru, Daop 8 Surabaya	08/BASTO/PSP/XI/2007 10/BASTO/PSP/XII/2007	<i>Retrofit/ economy class passenger train restructuring (K3) with new boogie, Daop 8 Surabaya</i>
10)	Penyelesaian modifikasi KRL menjadi KRD elektrik, Daop 6 Yogyakarta	01/BASTO/PSP/I/2008	<i>KRL modification complete to be electric KRD, Daop 6 Yogyakarta</i>
11)	Pengadaan kereta kelas ekonomi (K3) dan kereta makan (KMP3)	02/BASTO/PSP/IX/2008	<i>Procurement economy class train (K3) and dining train (KMP3)</i>
12)	Pengadaan Kereta Penumpang (K3): 9 unit Daop 1 Jakarta dan 9 unit Daop 8 Surabaya	04/BASTO/PSP/IX/2008	<i>Procurement passenger train (K3): 9 unit Daop 1 Jakarta and 9 units Daop 8 Surabaya</i>
13)	Pengadaan Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi Pembangkit Listrik dan Fasilitas Penyandang Cacat (KMP3): 1 unit Daop 1 Jakarta dan 1 unit Daop 8 Surabaya	05/BASTO/PSP/IX/2008	<i>Procurement economy class passenger dining train equipped with electric generator and disabled facility (KMP3): 1 unit Daop 1 Jakarta and 1 unit Daop 8 Surabaya</i>
14)	Konservasi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung	07/BASTO/PSP/XII/2008	<i>Phase 1 - 1 set KRL conservation became KRDE, Daop 2 Bandung</i>
15)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap I - 4 unit, Daop 4 Semarang (Banyu Biru)	03/BASTO/PSP/IX/2008	<i>Phase 1 - procurement 4 units Indonesian diesel rail-train (KRDI), Daop 4 Semarang (Banyu Biru)</i>
16)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap II - 1 set, Daop 4 Semarang (New Tegal Arum)	06/BASTO/PSP/XII/2008	<i>Phase 2 - procurement 1 set Indonesian diesel rail-train (KRDI), Daop 4 Semarang (New Tegal Arum)</i>
17)	Konversi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung	11/BASTO/PSP/IV/2009	<i>Phase 1 - 1 set KRL conversation became KRDE, Daop 2 Bandung</i>
18)	Pekerjaan Modifikasi KRL menjadi KRDE Push Pull Tahap I, II dan Penyelesaiannya, Daop 8 Surabaya	01/BASTO/PSP/VIII/2009	<i>Phase 1, 2 and finalization - KRL modification work became KRDE push pull, Daop 8 Surabaya</i>
19)	Pengadaan Kereta Kelas Ekonomi (K3): Daop 1 Jakarta 13 unit Daop 5 Purwokerto 10 unit Daop 7 Madiun 7 unit	02/BASTO/PSP/IX/2009	<i>Procurement economy class train (K3): Daop 1 Jakarta 13 units Daop 5 Purwokerto 10 units Daop 7 Madiun 7 units</i>
20)	Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3): Daop 7 Madiun 1 unit Daop 5 Purwokerto 1 unit Daop 1 Jakarta 1 unit	03/BASTO/PSP/IX/2009	<i>Procurement economy class dining train (KMP3): Daop 7 Madiun 1 unit Daop 5 Purwokerto 1 unit Daop 1 Jakarta 1 unit</i>
21)	Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3): Daop 7 Madiun 2 unit	04/BASTO/PSP/IX/2009	<i>Procurement economy class dining train (KMP3): Daop 7 Madiun 2 units</i>
22)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Daop 4 Semarang 4 unit	05/BASTO/PSP/X/2009	<i>Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Daop 4 Semarang 4 units</i>
23)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Daop 7 Madiun 4 unit	07/BASTO/PSP/XII/2009	<i>Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Daop 7 Madiun 4 units</i>
24)	Pengadaan Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 4 unit dan Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3), Divre II Sumatera Barat	06/BASTO/PSP/XII/2009	<i>Procurement 4 units economy passenger train (K3) and economy passenger dining train (K3), Divre 2 West Sumatera</i>
25)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 unit	08/BASTO/PSP/II/2010	<i>Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre I North Sumatera 4 units</i>
26)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 unit	09/BASTO/PSP/II/2010	<i>Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre I North Sumatera 4 units</i>
27)	Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre III Sumatera Selatan 4 unit	10/BASTO/PSP/II/2010	<i>Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre III South Sumatera 4 units</i>
28)	Pengadaan Kereta Penumpang Ekonomi (K3): Daop 2 Bandung 6 unit Daop 9 Jember 5 unit	11/BASTO/PSP/VII/2010	<i>Procurement economy passenger train (K3): Daop 2 Bandung 6 units Daop 9 Jember 5 units</i>
	Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3): Daop 9 Jember 1 unit		<i>Procurement economy passenger dining train (K3): Daop 9 Jember 1 unit</i>

29) Pengadaan kereta penumpang kelas ekonomi (K3): Daop 5 Purwokerto 10 unit	01/BASTO/PSP/IX/2010	Procurement economy class passenger train (K3): Daop 5 Purwokerto 10 units
30) Pengadaan 1 (satu) unit kereta makan kelas ekonomi dilengkapi dengan pembangkit listrik MP3, Daop 5 Purwokerto	02/BASTO/PSP/IX/2010	Procurement 1 unit economy class dining train equipped with MP3 electric generator, Daop 5 Purwokerto
31) Pengadaan 3 (tiga) unit kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dilengkapi pendingin udara (AC) dan 1 (satu) unit kereta makan kelas ekonomi dilengkapi pembangkit listrik (MP3), Daop 6 Yogyakarta	02/BASTO/PSP/VIII/2011	Procurement 3 units economy class passenger train (K3) equipped with air conditioning and 1 unit class economy dining train equipped with electric generator (MP3), Daop 6 Yogyakarta
32) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KRDI, Daop 7 Madiun	01/BASTO/PSP/VII/2011	Procurement 1 set, 4 units KRDI, Daop 7 Madiun
33) Pengadaan 1 (satu) set, 4 unit KRDI, Daop 8 Surabaya	04/BASTO/PSP/VIII/2011	Procurement 1 set, 4 units KRDI, Daop 8 Surabaya
34) Pengadaan 11 (sebelas) unit kereta penumpang kelas ekonomi (K3) dilengkapi dengan pendingin udara (AC), Daop 6 Yogyakarta	03/BASTO/PSP/VIII/2011	Procurement 11 units economy class passenger train (K3) equipped with air conditioning, Daop 6 Yogyakarta
35) Pengadaan 1 set (4 unit) KRDI	01/BASTO/PSP/II/2012	Procurement 1 set (4 units) of KRDI
36) Pengadaan 1 set (3 unit) Railbus	02/BASTO/PSP/VIII/2012	Procurement 1 set (3 units) of Railbus
37) Pengadaan 10 unit K3AC DAN 1 unit MP3 AC untuk daop 4	04/BASTO/PPSP/IX/2012	Procurement 10 units K3AC and 1 unit MP3AC Daop 4 Semarang
38) Pengadaan 20 unit K3AC dan 2 unit KMP3 AC untuk daop 8	03/BASTO/PPSP/IX/2012	Procurement 20 units K3AC and 2 unit KMP3AC Daop 8 Surabaya
39) Pengadaan 2 set KRDE untuk Divre I SU	01/BASTO/PPSP/VI/2013	Procurement 2 set (2 units) of KRDE Divre I SU
40) Pengadaan 20 unit K3 AC DAN 2 unit MP3 AC untuk daop 7 Madiun	02/BASTO/PPSP/VI/2013	Procurement 20 units K3 AC and 2 unit KMP3 AC Daop 7 madiun

### 36. SELISIH LIKUIDASI

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998, Perum Kereta Api berubah status dari Perusahaan Umum menjadi Persero terhitung mulai tanggal 1 Juni 1999.

Berdasarkan Laporan Auditor Independen atas Laporan Posisi Keuangan Likuidasi Perusahaan Umum Kereta Api per 31 Mei 1999 yang diaudit oleh BPKP Perwakilan Propinsi Jawa Barat berdasarkan Laporan No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 tertanggal 9 Nopember 1999, tercatat modal dan cadangan berupa sisa likuidasi sebesar Rp2.208.251.317.577.

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 Rp2.208.251.317.577 diperhitungkan sebagai modal yang disetor sebesar Rp2.200.000.000.000, sisanya sebesar Rp8.251.317.577 menjadi cadangan modal.

Atas cadangan modal sebesar Rp8.251.317.577 telah dipindahbukukan sebagai berikut:

Saldo per 1 Juni 1999	8.251.317.577	
Dipindahkan ke Saldo Laba	(832.180.000)	Transferred to Retained Earnings
Saldo per 31 Desember 1999	7.419.137.577	
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya	(187.292.586)	Transferred to Government Equity Participation
Saldo per 31 Desember 2000	7.231.844.991	
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya	(6.263.710.043)	Transferred to Government Equity Participation
<b>Saldo per 31 Desember 2001</b>	<b>968.134.948</b>	

### 36. DIFFERENCE LIQUIDATION

Based on Government Regulation No. 19 of 1998, the Railway Public Corporation Public Company changed its status to be Limited Company (Persero) starting June 1, 1999.

Based on the Independent Auditors' Report Balance Liquidation Railway Company on May 31, 1999 were audited by Representative BPKP West Java province, on the basis of Report No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 dated November 9, 1999, registered capital and reserves of the remaining liquidation amount of Rp2.208.251.317.577.

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 Rp2.200.000.000.000, the remaining balance of Rp8.251.317.577 into capital reserves.

Capital reserves of Rp8.251.317.577 has been transferred as follows:

### 37. KEPENTINGAN NON PENGENDALI

	Kepentingan non pengendali atas aset bersih / <i>non controlling interests in net assets</i>	
	2014	2013
PT Angkasa Pura II	3.311.315.810	100.688.618.416
Yayasan Pusaka	94.725.159.380	2.329.918.706
<b>Jumlah</b>	<b>98.036.475.190</b>	<b>103.018.537.122</b>

Kepentingan non pengendali atas (laba) rugi bersih /  
*Net income attributable to non controlling interests*

	2014	2013	
PT Angkasa Pura II	(5.963.459.035)	(454.551.020)	PT Angkasa Pura II
Yayasan Pusaka	1.170.119.746	769.524.540	Yayasan Pusaka
<b>Jumlah</b>	<b>(4.793.339.289)</b>	<b>314.973.520</b>	<b>Total</b>

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%.*

Sedangkan untuk Yayasan Pusaka merupakan hak minoritas atas penyertaan saham pada:

- 1) PT Reska Multi Usaha
- 2) PT KAI Commuter Jabodetabek
- 3) PT KA Pariwisata
- 4) PT KA Logistik
- 5) PT KA Property Management

Meanwhile, Yayasan Pusaka is a minority investment in this following ownership:

- 1) PT Reska Multi Usaha
- 2) PT KAI Commuter Jabodetabek
- 3) PT KA Pariwisata
- 4) PT KA Logistik
- 5) PT KA Property Management

### 38. PENDAPATAN

	2014	2013	
Jasa Angkutan Penumpang:			
Kelas Executive (Kelas 1)	2.437.967.958.300	2.118.071.024.639	Passenger Transportation Services
Kelas Bisnis (Kelas 2)	820.112.448.080	758.081.498.803	Executive class (first class)
Kelas Ekonomi (Kelas 3)	1.319.202.841.780	1.051.988.252.663	Business class (second class)
	<b>4.577.283.248.160</b>	<b>3.928.140.776.105</b>	Economy class (third class)
Jasa Angkutan Barang:			Goods Transportation Services
Angkutan Batu Bara	2.536.130.681.289	2.086.904.276.282	Coal transportation
Angkutan Semen	541.962.917.854	259.197.059.311	Cement transportation
Angkutan Peti Kemas	457.772.808.599	285.742.864.310	Container transportation
Angkutan Parcel/Hantaran	240.766.029.627	116.483.944.768	Parcel/ delivery transportation
Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM)	207.801.624.902	191.901.073.032	Fuel transportation
Angkutan Perkebunan	103.289.858.208	74.420.715.123	Plantation transportation
Angkutan Logam/Besi Baja	6.794.490.697	2.574.990	Metal/ steel transportation
Angkutan Lainnya	15.137.972.272	76.643.842.625	Other transportation
	<b>4.109.656.383.448</b>	<b>3.091.296.350.442</b>	
Pendapatan Pendukung Angkutan			Transportation Supporting Revenue
Angkutan KA Lainnya	87.927.993.255	179.573.513.746	Other railway transportation
Suplisi	470.848.669	578.559.075	Suplisi
Bagasi	288.104.250	228.718.000	Baggage
Angkutan Lanjutan	-	244.610.000	Continues transportation
	<b>88.686.946.174</b>	<b>180.625.400.821</b>	
Pendapatan Usaha Non Angkutan			Non Transportation Revenue
Pekerjaan Pihak Ketiga	271.494.168.540	89.578.317.574	Third party services
Pendapatan Optimalisasi Aset	237.578.858.374	452.497.127.484	Optimization assets income
Lainnya	104.067.308.634	174.840.115.115	Others
	<b>613.140.335.548</b>	<b>716.915.560.173</b>	
Subsidi pemerintah (PSO) - lihat Catatan 43	1.089.307.499.906	683.994.089.887	Government subsidy - see Note 43
<b>Jumlah pendapatan</b>	<b>10.478.074.413.236</b>	<b>8.600.972.177.428</b>	<b>Total revenue</b>

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.

Pendapatan optimalisasi aset merupakan pendapatan sewa menyewa property di luar stasiun, pendapatan KSO, dan pendapatan KSU.

*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.*

*Income optimization assets is income lease property outside station, KSO income, and KSU income.*

### 39. BEBAN POKOK PENDAPATAN

### 39. COST OF REVENUES

	2014	2013	
Beban Operasi Langsung:			<i>Direct Operating Expenses</i>
Perawatan Sarana Perkeretaapian	1.304.497.083.005	1.285.262.959.222	<i>Railway facilities maintenance</i>
BBM & Listrik Aliran Atas	1.205.936.608.952	935.951.350.143	<i>Fuel &amp; flux over electricity</i>
Pegawai Operasional dan Komersial	786.169.485.013	626.689.571.205	<i>Operational and commercial employees</i>
Penyusutan Sarana Perkeretaapian	407.245.156.456	277.095.022.194	<i>Railway facilities depreciation</i>
Pendukung Operasional	197.898.240.211	284.768.851.153	<i>Operational support</i>
Pendukung Angkutan KA	189.316.122.467	233.905.236.622	<i>Railway transportation support</i>
Sewa Guna Usaha Sarana dan Fasilitas			
Bengkel	149.328.322.755	102.586.931.955	<i>Facility lease and workshop facility</i>
Asuransi	53.194.629.282	53.417.941.702	<i>Insurance</i>
Pendukung Kantor Unit Sarana	23.089.205.883	22.148.957.397	<i>Facility office unit support</i>
BBM All In	17.896.096.128	26.257.514.015	<i>All in fuel</i>
Terminal Peti Kemas	1.744.730.247	4.035.420.974	<i>Container terminal</i>
	<u>4.336.315.680.398</u>	<u>3.852.119.756.581</u>	
Beban Operasi Tidak Langsung:			<i>Indirect Operating Expenses</i>
Perawatan dan Operasi Prasarana			<i>Railway operate infrastructure and maintenance</i>
Perkeretaapian	1.638.747.897.449	1.286.065.620.699	
Beban Optimalisasi Aset	525.942.133.013	341.498.776.799	<i>Assets optimization expenses</i>
Beban K3	239.614.997.735	169.168.219.044	<i>K3 expenses</i>
Perawatan Prasarana Pendukung			<i>Railway transportation facility support</i>
Angkutan KA	175.279.617.911	130.301.549.620	<i>maintenance</i>
Beban Stasiun	90.441.048.624	112.104.804.165	<i>Station expenses</i>
Sewa Prasarana	-	-	<i>Infrastructure rent</i>
Penyusutan AT Prasarana	37.411.064.069	20.101.698.594	<i>Infrastructure fixed assets depreciation</i>
Amortisasi Hak Pengoperasian Aset			
Prasarana	24.274.689.006	9.193.887.263	<i>Infrastructure fixed assets amortization</i>
	<u>2.731.711.447.808</u>	<u>2.068.434.556.183</u>	
<b>Jumlah Beban Pokok Pendapatan</b>	<b><u>7.068.027.128.206</u></b>	<b><u>5.920.554.312.764</u></b>	<b><i>Total cost of revenues</i></b>

Beban pegawai operasional dan komersial meliputi beban gaji, tunjangan dan beban lain yang berkaitan dengan para pegawai yang beroperasi di bidang pengoperasian dan pemeliharaan sarana kereta api serta lalulintas perkeretaapian yang meliputi antara lain masinis, awak kabin dan teknis Balai Yasa / Dipo.

Beban K3 meliputi beban untuk ketertiban, kebersihan, dan keindahan di stasiun.

*Commercial operations and employee expenses include salaries, allowances and other expenses associated with employees who operate in the field of operation and maintenance of trains and railway traffic that includes among others, the engineer, cabin crew and Balai Yasa/ Dipo technical.*

*K3 expenses includes expense for order, cleanliness, and beauty at the station*

#### 40. BEBAN USAHA

	2014	2013	
Beban Penjualan	116.466.445.589	74.507.893.606	Sales expenses
Beban Umum dan Administrasi:			General and administration expenses
Beban Pegawai	974.532.309.837	758.715.351.240	Employee expenses
Biaya Kerumahtanggaan	185.256.839.379	189.783.455.043	Household cost
Biaya Administrasi	177.322.881.230	171.818.343.368	Administration cost
Biaya Perjalanan Dinas	66.921.254.186	38.828.771.262	Official travel cost
Biaya Inventaris	34.587.058.072	14.339.826.441	Inventory cost
Biaya Pendidikan	28.013.733.612	27.602.453.178	Education cost
Biaya Rapat/ Akomodasi	19.700.913.572	13.889.989.002	Meeting/ accommodation cost
Biaya LAT	15.068.064.105	16.985.311.955	LAT cost
Biaya ATK	14.373.570.529	9.653.130.137	Stationery cost
Biaya Kehumasan	13.859.618.426	16.695.017.795	Public relation cost
Biaya Mess	9.910.170.897	7.052.525.340	Guesthouse cost
Biaya Asuransi	8.642.211.892	1.312.630.471	Insurance Expense
Biaya Pelayanan Kesehatan Umum	8.183.752.065	926.554.530	Public health expenses
Biaya Pemeriksaan	6.113.605.818	2.252.777.596	Investigation cost
Biaya Litbang	3.309.869.631	5.250.291.601	Research & development cost
Biaya Pengiriman Barang	627.412.110	1.706.699.755	Delivery goods cost
	<u>1.566.423.265.361</u>	<u>1.276.813.128.713</u>	
Beban Imbalan Pasca Kerja (PSL)	90.499.874.786	209.048.355.163	Past-service liabilities expenses
PBB	44.154.518.206	34.753.182.788	Property tax
Peny. AT Lainnya (Fasilitas Umum)	<u>22.257.889.131</u>	<u>25.181.282.160</u>	Other fixed assets depreciation
	<u>156.912.282.123</u>	<u>268.982.820.111</u>	
<b>Jumlah beban usaha</b>	<b>1.839.801.993.072</b>	<b>1.620.303.842.431</b>	<b>Total operating expenses</b>

#### 41. LAIN-LAIN BERSIH

Lain - lain bersih dalam akun pendapatan dan beban lain - lain, antara lain terdiri dari pendapatan denda atas kontrak dan denda keterlambatan kedatangan impor lokomotif sebesar Rp313.334.100.318 dan beban lainnya.

#### 41. OTHER'S NET

*Others - Other net income and other expense account , is comprised of fine revenue on contracts and penalties for late arrival of imported locomotives Rp313.334.100.318 and other expenses.*

## 42. TRANSAKSI DENGAN PIHAK BERELASI

Perusahaan merupakan bagian dari suatu kelompok usaha sebagaimana dijelaskan dibawah, dalam menjalankan operasinya berhubungan dan melakukan transaksi dengan pihak-pihak yang berelasi. Mengenai hubungan tersebut, terdapat kemungkinan adanya transaksi yang dilakukan dengan kondisi dan syarat yang tidak sama apabila transaksi tersebut dilakukan dengan pihak yang berelasi.

Sifat hubungan dengan pihak-pihak yang berelasi sebagai berikut:

- Pemerintahan RI diwakili oleh Menteri BUMN merupakan pemegang saham perusahaan dan BUMN lain memiliki hubungan afiliasi melalui penyertaan modal Pemerintah RI.
- Perusahaan menempatkan dan meminjamkan dana pada bank-bank yang dimiliki Pemerintah dengan persyaratan dan tingkat bunga normal sebagaimana yang berlaku untuk nasabah pihak ketiga.

Ikhtisar saldo transaksi pihak berelasi, sebagai berikut:

	2014	2013	
<b>Bank (Rupiah):</b>			<b>Bank (IDR):</b>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	527.904.073.629	563.192.238.329	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	176.974.290.880	47.841.397.151	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	42.359.703.902	77.928.002.624	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
Bank BTN	1.896.226.248	1.204.598.260	Bank BTN
PT Bank BJB Tbk	210.985.666	22.751.071	PT Bank BJB Tbk
PT Bank Bukopin Tbk	77.982.698	77.243.732	PT Bank Bukopin Tbk
Bank Syariah Mandiri	5.338.394	5.668.470	Bank Syariah Mandiri
<b>Sub Jumlah bank rupiah</b>	<b>749.428.601.417</b>	<b>690.271.899.637</b>	<b>Sub Total bank IDR</b>
<b>Bank Mata Uang Asing:</b>			<b>Foreign Currency</b>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	81.671.270.035	311.642.789.104	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	46.875.738.355	108.802.111.469	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.480.055.220	2.558.843.108	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank BJB Tbk	154.357.262	24.529.587.035	PT Bank BJB Tbk
<b>Sub Jumlah Bank</b>	<b>130.181.420.872</b>	<b>447.533.330.716</b>	<b>Sub Total bank</b>
<b>Deposito (IDR):</b>			<b>Time Deposits (IDR):</b>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	679.516.309.000	276.322.129.860	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	165.000.000.000	-	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	50.000.000.000	360.000.000.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Tabungan Negara	10.000.000.000	-	
<b>Jumlah deposito</b>	<b>904.516.309.000</b>	<b>636.322.129.860</b>	<b>Total time deposits</b>
<b>Deposito (Mata Uang Asing):</b>			<b>Time Deposits (Foreign Currency):</b>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	9.720.578.680	9.524.448.033	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
<b>Jumlah deposito</b>	<b>9.720.578.680</b>	<b>9.524.448.033</b>	<b>Total time deposits</b>

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
 31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
 December 31, 2014 and for the year then ended  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
<b>Piutang Usaha:</b>			<b>Trade Receivable:</b>
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	215.150.533.966	160.142.367.320	PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk
PT Pertamina (Persero)	24.781.927.724	30.883.409.228	PT Pertamina (Persero)
PT Semen Baturaja (Persero)	3.936.446.681	8.051.413.506	PT Semen Baturaja (Persero)
PT Semen Padang (Persero)	3.254.264.996	4.183.522.511	PT Semen Padang (Persero)
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	1.980.611.256	3.104.500.636	PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	1.240.294.226	949.347.276	PT Perkebunan Nusantara III (Persero)
PT INKA (Persero)	560.971.000	466.478.000	PT INKA (Persero)
Bank Indonesia	380.390.159	99.855.250	Bank Indonesia
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	95.143.213	95.143.213	PT Krakatau Steel (Persero) Tbk
TPKB	-	1.518.766.601	TPKB
Jumlah piutang usaha	<u>251.380.583.221</u>	<u>209.494.803.541</u>	Total trade receivable
<b>Utang Usaha:</b>			<b>Trade Payable:</b>
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	12.170.301.992	1.213.039.774	PT Telekomunikasi Indonesia Tbk
Inka (Persero), PT	2.406.928.309	-	Inka (Persero), PT
PT Industri Telkomunikasi Indonesia	1.445.892.000	-	PT Industri Telkomunikasi Indonesia
PT PINDAD (Persero)	1.689.502.500	1.735.106.852	PT PINDAD (Persero)
PT Barata Indonesia	903.200.000	320.000.000	PT Barata Indonesia
PT Waskita Karya (Persero)	-	11.843.249.714	PT Waskita Karya (Persero)
PT Len Railway Systems	-	6.774.000.000	PT Len Railway Systems
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tb	-	3.444.067.152	PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tb
PT Asuransi Jiwasraya	-	1.644.994.222	PT Asuransi Jiwasraya
PT Pertamina (Persero)	-	1.542.427.165	PT Pertamina (Persero)
PT Wijaya Karya Beton	-	1.110.592.000	PT Wijaya Karya Beton
PT Hutama Karya (Persero)	-	402.081.607	PT Hutama Karya (Persero)
Jumlah	<u>18.615.824.801</u>	<u>30.029.558.486</u>	Jumlah
<b>Kompensasi Manajemen Kunci</b>			<b>Key Management Compensation</b>
	2014	2013	
<b>Direksi:</b>			<b>Directors:</b>
Gaji Pokok	17.817.524.296	14.894.612.898	Salary
Tantiem	13.779.039.823	7.557.557.560	Tantiem
Remunerasi	6.698.357.460	4.483.200.000	Remuneration
Tunjangan Hari Raya Keagamaan	1.430.001.200	1.319.032.570	Religious holiday allowance
Cuti Tahunan	-	910.000.000	Annual Leave
Jumlah	<u>39.724.922.779</u>	<u>29.164.403.028</u>	Total
<b>Dewan Komisaris:</b>			<b>Commissioners Board</b>
Gaji Pokok	5.654.150.426	3.643.432.887	Salary
Tantiem	3.677.960.177	2.442.442.440	Tantiem
Tunjangan Transportasi	741.680.000	472.608.000	Transportation allowance
Tunjangan Hari Raya Keagamaan	474.055.550	339.211.174	Religious holiday allowance
Tunjangan komunikasi	70.400.000	118.152.000	Communication allowance
Tunjangan Pakaian	113.333.800	80.000.000	Clothing allowance
Jumlah	<u>10.731.579.953</u>	<u>7.095.846.501</u>	Total

### 43. SUBSIDI PEMERINTAH

	2014	2013
Public Service Obligation (PSO)	1.089.307.499.906	683.994.089.887
Diterima Pembayaran Subsidi	708.889.808.054	445.004.111.097
<b>PSO yang masih harus diterima</b>	<b>380.417.691.852</b>	<b>238.989.978.790</b>

Dasar Hukum Kontrak PSO berasal dari:

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang keuangan negara;
- b. Undang-Undang Nomor. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik negara;
- c. Undang-Undan Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;
- e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Kereta Api;
- f. Peraturan Menteri Keuangan No: 156/PMK.02/2010 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggung jawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban pelayanan Publik Bidang angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi;
- 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. 14 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2012;
- k. Keputusan Direktur Jendral Perkeretaapian Nomor: KA.407/SK.102/DJKA/10/2011, tanggal 26 Oktober 2011, Tentang penetapan Pemberlakuan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) Tahun 2011;

### 43. GOVERNMENT SUBSIDIES

	2014	2013	
Public Service Obligation (PSO)	1.089.307.499.906	683.994.089.887	<i>Public Service Obligation (PSO)</i>
Subsidy payment received	708.889.808.054	445.004.111.097	<i>Subsidy payment received</i>
<b>PSO accrued</b>	<b>380.417.691.852</b>	<b>238.989.978.790</b>	<i>PSO accrued</i>

PSO contracts legal basis comes from:

- a. *Law No. 17 year 2003 about State Financial;*
- b. *Law No. 19 year 2003 about State-owned enterprises (BUMN);*
- c. *Law No. 23 year 2007 about Railways*
- d. *Republic of Indonesian Regulations No. 56 year 2009 about the Organizing of Railways;*
- e. *Republic of Indonesian Regulations No. 79 year 2009 about The Traffic and Railways Transportation;*
- f. *The Minister of Finance Regulation No: 156/PMK.02/2010 about Procedures for the Procurement, Disbursement, and Accountability of funds For public service Obligations Of the railway transportation economy class;*
- 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 about Transportation Person Price with Economy Class Train;*
- i. *Regulation of the Minister of Transportation Number: 9 of Minimum Standard Service for People Transportation by Train;*
- j. *Regulation of the Minister of Transportation No: PM. 14 2012 about the implementation of the obligations of public service Transport People by train economy class Service fiscal year 2012;*
- k. *Decision of the Director General of railways No: KA.407/SK.102/DJKA/10/2011, dated October 26, 2011, of regarding the determination of the validity of a Graph Enforcement Train Travel (GAPEKA) in 2011;*

- I. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor KU.002/SK.29/DJKA/09/2011 tanggal 16 September 2011 Tentang Standar Prosedur Operasi Pelayanan Verifikasi Untuk Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation/ PSO) Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi;
- m. Peraturan Presiden Nomor 53 tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara;
- n. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api.
- o. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PL.102/A.158/DJKA/6/13 tanggal 18 Juni 2013 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation / PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2013
- p. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian NomorPL.102./A.41/DJKA/3/14 tanggal 3 Maret 2014 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (Public Service Obligation / PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2014
- i. *Decision of the Director General of railways No: KU.002/SK.29/DJKA/09/2011, dated September 16, 2011, of Standard Operational Service Verification Procedure for implementation of the obligations of public service (Public Service Obligation/ PSO) train economics class;*
- m. *Presidential Regulation No: 53 2012 of Public Service Obligation and Subsidy of the Pioneer Transportation of Railway Sector, the cost of using infrastructure of State-Owned railways, and Maintenance and Operation of the State-owned Railways Infrastructure;*
- n. *Regulation of the Minister of transportation No: 28 2012 of Guidelines for the calculation and Determination of the Price of Transport People by train.*
- o. *Decision of the Director General of railways No:PL.102/A.158/DJKA/6/13, dated June 18, 2013, of Implementation of the obligation of public service (Public service Obligation/ PSO) train economics class for budgeting year 2013.*
- p. *Decision of the Director General of railways NoPL.102./A.41/DJKA/3/14 dated March 3, 2014, of Implementation of the obligation of public service (Public service Obligation/ PSO) train economics class for budgeting year 2014.*

#### 44. LABA PER SAHAM

	2014	2013	
Laba (Rugi) Bersih Yang Dapat Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	948.220.660.421	560.401.862.928	<i>Net Profit (Loss) Attributable to The Owner's of the Parent Entity</i>
Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham Ditempatkan dan Disetor Penuh	3.296.547	3.296.547	<i>Weighted average number of shares placed and paid in full</i>
Laba (Rugi) Bersih per Saham	<u>287.640,57</u>	<u>169.996,62</u>	<i>Net profit (loss) per share</i>

#### 45. INFORMASI SEGMENT

Informasi segmen per 31 Desember 2014 berdasarkan Operasi Entitas Induk dan Anak adalah sebagai berikut:

#### 44. EARNINGS PER SHARE

	2014	2013	
Laba (Rugi) Bersih Yang Dapat Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	948.220.660.421	560.401.862.928	<i>Net Profit (Loss) Attributable to The Owner's of the Parent Entity</i>
Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham Ditempatkan dan Disetor Penuh	3.296.547	3.296.547	<i>Weighted average number of shares placed and paid in full</i>
Laba (Rugi) Bersih per Saham	<u>287.640,57</u>	<u>169.996,62</u>	<i>Net profit (loss) per share</i>

#### 45. SEGMENT INFORMATION

Segment information as at December 31, 2014, based on the Parent Entity and Subsidiaries operations are as follows:

Dalam jutaan rupiah

Expressed in million rupiah

No.	Keterangan	Entitas Induk/ Parent entity	Entitas Anak/ Subsidiaries	Jumlah/ Total	Eliminasi/ Eliminated	Konsolidasian/ Consolidated	Description
1.	Total Aset	16.045.260	1.957.390	18.002.650	(1.108.040)	16.894.609	Total Asset
2.	Total Liabilitas	9.670.140	924.010	10.594.150	(624.930)	9.969.220	Total Liabilities
3.	Total Ekuitas	6.375.120	1.033.379	7.408.499	(483.110)	6.925.389	Total Equity
4.	Pendapatan	8.892.784	2.373.436	11.266.220	(788.145)	10.478.074	Revenues
5.	Beban Pokok	6.162.060	1.669.614	7.831.675	(763.647)	7.068.027	Costs of Revenues
6.	Beban Usaha	1.414.072	425.755	1.839.827	(25)	1.839.802	Operating Expenses
7.	Pendapatan (Beban) Lain-lain	318.898	(2.020)	316.878	33.386	350.263	Other Income (Expense)
8.	Laba Usaha	1.316.651	278.067	1.594.718	(24.473)	1.570.245	Operating Income
9.	Beban Pajak	211.585	64.969	276.555	-	276.555	Taxes Expenses
10.	Kepentingan non pengendali	4.793	-	4.793	-	4.793	Non Controlling Interest
11.	Laba Bersih	786.168	215.118	1.001.286	(53.065)	948.221	Net Income

Informasi segmen berdasarkan wilayah operasi tidak dapat disajikan mengingat wilayah operasi tidak dapat dijadikan dasar untuk mengukur profit center masing-masing wilayah.

*Information based on region of operation can not be served because the operation can not be used as a basis for measuring the profit centers of each region.*

#### 46. ASET DAN LIABILITAS DALAM MATA UANG ASING

#### 46. ASSETS AND LIABILITIES IN FOREIGN CURRENCY

ASSET	31 Desember/ December 31, 2014				31 Desember/ December 31, 2013				ASSETS	
	Mata Uang Asing/ Foreign currency		Rp		Mata Uang Asing/ Foreign currency		Rp			
	USD	JPY	EUR	SGD	USD	JPY	EUR	SGD		
Kas dan setara kas	11.261.837	140.097.256.883			33.011.323	402.375.019.458			Cash and cash equivalent	
	JPY	-			459.699.599	53.402.750.776				
	EUR	1.725	26.103.369		57.859	973.266.314				
	SGD	39.857	375.540.231		39.935	384.491.566				
Jumlah			140.498.900.483			457.135.528.114			Total	
<hr/>										
LIABILITAS	31 Desember/ December 31, 2014				31 Desember/ December 31, 2013				LIABILITY	
	Mata Uang Asing/ Foreign currency		Rp		Mata Uang Asing/ Foreign currency		Rp			
	USD	JPY	EUR	SGD	USD	JPY	EUR	SGD		
Utang Usaha	4.668.532	58.076.534.181			20.417.151	248.864.651.610			Trade Payables	
		-				-				
Jumlah Liabilitas			58.076.534.181			248.864.651.610			Total Liability	

#### 47. NILAI WAJAR INSTRUMEN KEUANGAN

#### 47. FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

Aset Keuangan	Dalam ribuan rupiah/ in thousand Rupiahs				
	31 Desember / December 31, 2014		31 Desember/ December 31, 2013		
	Nilai Tercatat/ Carrying value	Nilai Wajar/ Fair value	Nilai Tercatat/ Carrying value	Nilai Wajar/ Fair value	
Kas dan Setara Kas	1.885.535.488	1.885.535.488	1.836.572.296	1.836.572.296	Financial Asset
Piutang Usaha	447.545.946	447.545.946	361.708.039	361.708.039	Cash and cash equivalent
Piutang Lain-lain	41.372.150	41.372.150	140.816.671	140.818.671	Trade receivable
Jumlah	2.374.453.584	2.374.453.584	2.339.097.006	2.339.099.006	Other receivable
Liabilitas Keuangan:					Total
Pinjaman Jangka Pendek	3.348.648.882	3.348.648.882	1.640.532.765	1.640.532.765	Short-term loans
Utang Usaha	553.368.730	553.368.730	1.021.461.402	1.021.461.402	Trade payable
Beban Masih Harus Dibayar	787.272.250	787.272.250	704.864.548	704.864.548	Accrued expenses
Pinjaman Jangka Panjang	4.146.521.743	4.146.521.743	4.232.558.972	4.232.558.972	Long term loans
Jumlah	8.835.811.605	8.835.811.605	7.599.417.687	7.599.417.687	Total

## 48. KEBIJAKAN MANAJEMEN RISIKO

Berbagai aktivitas yang dilakukan membuat Perusahaan terekspos terhadap berbagai risiko keuangan, termasuk dampak nilai tukar mata uang asing, tingkat harga komoditas dan tingkat suku bunga. Program manajemen risiko keseluruhan yang dimiliki Perusahaan ditujukan untuk menghadapi ketidakpastian harga komoditas dan untuk meminimalkan dampak yang tidak diharapkan pada kinerja keuangan Perusahaan.

Manajemen risiko dijalankan oleh Dewan Direksi Perusahaan. Dewan Direksi melakukan identifikasi, evaluasi dan lindung nilai terhadap risiko-risiko keuangan, apabila dianggap perlu. Komite menentukan prinsip manajemen risiko secara keseluruhan, termasuk risiko pasar, kredit dan likuiditas.

### a. Risiko Pasar

#### 1) Risiko Mata Uang Asing

Pendapatan, pendanaan dan sebagian besar biaya operasi dari Perusahaan, dilakukan dalam mata uang Rupiah, oleh karena itu Perusahaan memiliki eksposur yang signifikan terhadap fluktuasi nilai tukar mata uang asing (USD).

Perusahaan tidak melakukan perikatan kontrak forward pembelian Dolar untuk melindungi beban operasi di masa mendatang dalam mata uang USD.

#### 2) Risiko Harga

Risiko harga adalah risiko fluktuasi nilai instrumen keuangan sebagai akibat perubahan harga pasar, terlepas dari apakah perubahan tersebut disebabkan oleh faktor-faktor spesifik dari instrumen individual atau penerbitnya atau faktor-faktor yang mempengaruhi seluruh instrumen yang diperdagangkan di pasar.

Perusahaan tidak memiliki instrumen keuangan yang terekspos terhadap perubahan harga pasar, dimana perusahaan secara aktif melakukan penyesuaian yang diperlukan untuk mengatasi dampak perubahan harga pasar.

#### 3) Risiko Suku Bunga

Risiko bunga atas arus kas adalah risiko dimana arus kas masa datang suatu instrumen keuangan akan berfluktuasi akibat perubahan suku bunga pasar.

## 48. RISK MANAGEMENT POLICIES

*Various activities were undertaken to make the Company faces various financial risks, including the impact of foreign currency exchange rates, commodity prices and interest rates. Overall company risk management program focuses on the unpredictability of commodity prices and to minimize potential side effects on the Company's financial performance.*

*Risk management is carried out by the Board of Directors of the Company. The Board of Directors identifies, evaluates and hedges financial risks, if deemed necessary. The Committee provides principles for overall risk management, including market risk, credit risk and liquidity.*

### a. Market Risk

#### 1) Foreign Currency Risk

*Revenue, funding and most of the operational costs of the Company, made in the amount of Rupiah, and therefore the Company has significant exposure to fluctuations in foreign currency (USD).*

*The Company does not purchase futures contracts to protect the dollar in the future operating costs are denominated in USD.*

#### 2) Price Risk

*Price risk is the risk of fluctuations in the value of financial instruments as a result of changes in market prices, regardless of whether the change was caused by factors specific to individual instruments or the issuer or factors affecting all instruments traded in the market.*

*The Company has no financial instruments exposed to changes in market prices, where the company is actively make the necessary adjustments to cope with the impact of changes in market prices.*

#### 3) Interest Rate Risk

*Interest cash flow risk is the risk that future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in market interest rates.*

Eksposure terhadap suku bunga perusahaan 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 komitmenya terkait dengan instrumen keuangan. Risiko likuiditas mungkin timbul akibat ketidakmampuan perusahaan untuk menjual aset keuangan secara cepat dengan harga yang mendekati nilai wajarnya.

Risiko likuiditas muncul dalam situasi perusahaan kesulitan memperoleh pendanaan. Kebijakan manajemen risiko likuiditas yang berhati-hati dilakukan dengan menjaga kecukupan kas dan setara kas. Perusahaan mengelola risiko likuiditas dengan memonitor perkiraan arus kas dan arus kas aktual serta menyesuaikan profil jatuh tempo dari aset dan liabilitas keuangan.

#### d. Nilai Wajar

Manajemen berpendapat bahwa nilai buku dari aset dan liabilitas keuangannya mendekati nilai wajar dari aset dan liabilitas keuangan tersebut pada tanggal 31 Desember 2014 dan 31 Desember 2013.

*Company exposure to interest rate is considered low when viewed from the side of the balance, but continue to monitor the companies to minimize the negative impact on the company. Borrowings issued at variable interest rates expose the company to cash flows from interest rate risk.*

#### b. Credit Risk

*Credit risk is the risk of one party to a financial instrument will fail to meet its obligations and cause the other party suffers financial losses.*

*The general policy for sale to new customers and existing customers to choose who has the strong financial condition and good reputation.*

*Management confidence in its ability to continue to control and maintain minimal exposure to credit risk given the company has a clear policy in the selection of customers, using the force of law at the time of the sale agreement, and the low level of bad credit history.*

#### c. Liquidity Risk

*Liquidity risk (also known as funding risk) is a risk that companies will have difficulty in getting funds to meet commitments associated with financial instruments. Liquidity risk may arise from the inability of companies to sell assets quickly at prices close to fair value.*

*Liquidity risk arises in situations of difficulty in obtaining financing companies. Liquidity risk management policy conducted carefully to maintain sufficient cash and cash equivalents. The Company manages liquidity by monitoring risk cash flow forecasts and actual cash flows and adjust the maturity profile of financial assets and liabilities.*

#### d. Fair Value

*Management believes that book value of assets and financial liabilities approaching the fair value of financial assets and liabilities as at December 31, 2014 and December 31, 2013.*

#### e. Pengelolaan Modal

Dalam mengelola permodalannya, Perusahaan senantiasa mempertahankan kelangsungan usaha serta memaksimalkan manfaat bagi pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya.

Perusahaan secara aktif dan rutin menelaah dan mengelola permodalannya untuk memastikan struktur modal dan pengembalian yang optimal bagi pemegang saham, dengan mempertimbangkan efisiensi penggunaan modal berdasarkan arus kas operasi dan belanja modal, serta mempertimbangkan kebutuhan modal di masa yang akan datang.

#### 49. PERJANJIAN-PERJANJIAN PENTING

##### Entitas Induk

###### a. Perjanjian Penyerahan Jasa Angkutan Barang

Perseroan telah mengikat perjanjian penyerahan jasa angkutan barang dengan beberapa Perseroan lain dengan ikhtisar sebagai berikut:

###### 1) PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero)

- a) Pengangkutan batubara rute Tanjung Enim - Tarahan, diatur dalam perjanjian No. 066/K/PTBA-Perumka/1997 dan No. 197/HK/OP/1997 tertanggal 21 Agustus 1997. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:
  - Perjanjian berlaku mulai 21 Agustus 1997 sampai dengan 31 Juli 2016.
  - Setiap bulan Oktober, kedua belah pihak menyusun rencana angkutan tahunan untuk setahun dimuka.
  - Setiap satu bulan sekali, kedua belah pihak menyusun jumlah dan jadwal angkutan batubara yang *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 Rp287/ ton kilometer belum termasuk PPN tetapi sudah termasuk pembersihan gerbong dan biaya asuransi.

#### e. Capital Management

*In managing capital, the company always maintain the sustenance of effort and maximize the benefits for shareholders and other stakeholders.*

*The Company actively and regularly examines and manages its capital structure to ensure optimal capital and returns to shareholders, taking into account the efficient use of capital by operating cash flow and capital expenditures, and to consider capital needs in the future.*

#### 49. IMPORTANT TREATY AGREEMENT

##### Parent Entity

###### a. Freight Service Delivery Agreements

*The Company agrees to have the cargo delivery services to several other companies with a summary as follows:*

###### 1) PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero)

- a) *Tanjung Enim coal transportation routes - Tarahan, defined in the agreement No. 066/K/PTBA-Perumka/1997 and No. 197/HK/OP/1997 dated August 21, 1997. Some important things to establish are as follows:*
  - *Agreement is valid from August 21, 1997 until July 31, 2016.*
  - *Every October, the two sides prepare an annual transportation plan for the year upfront.*
  - *Every once in a month, both sides set the amount and schedule of coal transportation definitive.*
  - *Coal transport fares in accordance with the addendum IX No. 010/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 and No. 70/HK/OP/2009 dated April 29, 2009 effective from January 1 to December 31, 2009 amounted to Rp287 / ton kilometers, excluding VAT but including the cost of cleaning trains and insurance.*

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 definitif.
- Tarif angkutan batubara sesuai addendum VIII, No. 009/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 69/HK/OP/2009 tertanggal 29 April 2009 terhitung tanggal 1 Januari s/d 31 Desember 2009 sebesar Rp394/ ton kilometer belum termasuk PPN tetapi sudah termasuk biaya bongkar, pembersihan gerbong dan biaya asuransi.

Dalam kedua perjanjian diatas, Perseroan dibebani tanggung jawab atas hilangnya batubara selama dalam pengangkutan. Jumlah klaim ganti rugi dalam hal terjadi kehilangan dihitung sebesar kuantitas yang hilang dikalikan dengan harga pokok batubara (free on rail) sesuai dengan jenisnya.

c) Pengangkutan batubara rute Tanjungenim Baru - Tarahan dan Tanjungenim Baru - Kertapati, diatur dalam perjanjian No. 362/P/HK/D6/2011 dan No. 083/PJJ/EKS-0100/HK.03/2011 tertanggal 14 Desember 2011. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2012 sampai dengan 31 Desember 2016.
- Para pihak paling lambat 3 bulan sebelum tahun berjalan menyusun target volume angkutan bulanan mengacu pada Rencana Angkutan Tahunan.
- Tarif angkutan batubara sesuai addendum II No. HK.221/X/31/KA-2013 dan No. 054/ADD/EKS-0100/HK.03/2013 tertanggal 25 Oktober 2013 untuk tahun 2013 relasi Tanjungenimbaru - Tarahan sebesar Rp397/ ton km dan relasi Tanjungenimbaru - Kertapati sebesar Rp515/ ton km belum termasuk PPN. Tarif tersebut sudah termasuk beban investasi pengembangan sebesar Rp25/ ton kilometer.

b) *Tanjung Enim coal transportation routes - Kertapati, defined in the agreement No.011/K/PTBA-Perumka/1999 and No. 114/HK/OP/1999 dated June 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 Rp394 / ton kilometers, excluding VAT but includes the cost of unloading, carriage and insurance costs of cleanup.*

*In both the above agreement, the Company is liable for any loss during transportation of coal. The number of compensation claims losses calculated for the missing quantity multiplied by the cost of coal (free on rail) in accordance with its type.*

c) *Tanjung Enim coal transportation routes - Tarahan and Tanjungenimbaru - Kertapati, defined in the agreement No. 362/P/HK/D6/2011 and No. 083/PJJ/EKS-0100/HK.03/2012 dated December 14, 2011. Some important things to establish are as follows:*

- *Agreement is valid from January 1, 2012 until December 31, 2016.*
- *The two sides at least 3 months year to date prepare transportation plan monthly according to annual transportation plan yearly.*
- *Coal transport fares in accordance with the addendums II No. HK.221/X/31/KA-2013 and No. 054/ADD/EKS-0100/HK.03/2011 dated October 25, 2013 effective for 2013 route Tanjungenimbaru - Tarahan amounted to Rp397/ ton kilometers and Tanjungenimbaru - Kertapati amounted Rp515/ ton kilometers, excluding VAT but including the cost of investment development amounted Rp25/ ton kilometers.*

d) Perjanjian angkutan jangka panjang Pengangkutan batubara Sumatera Selatan rute Tanjung enim - Tarahan dan Tanjungenim - Kertapati, diatur dalam perjanjian No. 049/PKP/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 337/HK/D6/2009 tertanggal 12 Oktober 2009. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2029.
- Para pihak paling lambat 3 bulan sebelum tahun berjalan menyusun target volume angkutan bulanan mengacu pada Rencana Angkutan Tahunan.
- Jenis barang yang diangkut meliputi Batubara.
- Jumlah volume Batu bara yang diangkut untuk relasi Tanjung enim - Tarahan sebanyak 20.000.000 ton / tahun. Sedangkan untuk relasi Tanjung enim - Kertapati sebanyak 2.700.000 ton / tahun.

## 2) PT Pertamina (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal tanggal 3 November 2010 dengan No. 026/F00000/2010-S6 dan No. 456/HK/D6/2010 di addendum II No. HK.221/VII/30/KA-2014 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 tanggal 1 Januari 2011 - 30 Juni 2014 sebesar Rp600 KL/KM dan tanggal 1 Juli 2014 - 30 Juni 2015 sebesar Rp640 KL/KM untuk semua jenis Bahan Bakar Minyak (BBM) dan bahan Bakar khusus (BBK) belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN).
- Apabila terdapat klaim atas susut atau kerusakan mutu BBM/BBK yang diangkut, akan diterbitkan Debet nota tagihan dan selanjutnya akan diperhitungkan serta dipotong dari tarif All in.

d) Long term Coal Transportation Agreement in South Sumatera routes Tanjung Enim - Tarahan and Tanjungenimbaru - Kertapati, defined in the agreement No. 049/PKP/EKS-0500/HK.03/2009 and No. 337/HK/D6/2009 dated October 12, 2009. Some important things to establish are as follows:

- Agreement is valid from January 1, 2010 until December 31, 2029.
- The two sides at least 3 months year to date prepare transportation plan monthly according to annual transportation plan yearly.
- Type of goods transported include coal.
- Total volume of Coal transported for routes Tanjung denim - Tarahan is 20.000.000 tons / years. While for routes Tanjung denim - Kertapati is 20.000.000 tons / years.

## 2) PT Pertamina (Persero)

Agreement signed on November 3, 2010 with No. 026/F00000/2010-S6 and no. No 456/HK/D6/2010 in the addendum II. HK.221/VII/30/KA-2014 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 From January 1, 2011 until June 30, 2014 at Rp600 KL/KM and From July 1, 2014 until June 30, 2014 at Rp640 KL/KM for all type of fuel and special fuel, is excluding value added tax.
- If there is a claim for loss or damage the quality of fuel, which transported the BBK/to be issued Debit bills receivable will be calculated and deducted from fare all modules.

### 3) PT Semen Baturaja (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal 29 Mei 2012 dengan No. HK.221/V/14/KA-2012 dan No. HK.01.05/228/2012 dan di addendum II dengan perjanjian No. HK.221/II/31/KA-2014 tanggal 11 Februari 2014, masa berlaku mulai tanggal 1 Februari 2012 sampai dengan 31 Januari 2017. Beberapa hal penting yang diperjanjikan:

- Jenis barang yang diangkut meliputi Kliner/Terak dan Batubara.
- Jumlah volume Klinker/Terak yang diangkut sebanyak 360.000 ton/tahun. Sedangkan batu bara sebanyak 150.000 ton/ tahun.
- Adapun tarif angkutan untuk masing-masing jenis barang dan jarak tempuh yang berlaku untuk tanggal 1 Februari 2012 - 30 April 2012 adalah Klinker dikenakan tarif Rp81.600/ ton untuk jarak 170 KM, sedangkan batubara dikenakan tarif Rp86.880/ ton untuk jarak 181 KM, tarif tersebut belum termasuk PPN 10%. Pada tanggal 1 Mei 2012 - 31 Januari 2013 Klinker dikenakan tarif Rp75.140/ ton untuk jarak 170 KM, sedangkan batubara dikenakan tarif Rp80.002/ ton untuk jarak 181 KM, tarif tersebut belum termasuk PPN 10%. Pada tanggal 1 Februari 2013 - 30 September 2013 Klinker dikenakan tarif Rp75.350/ ton untuk jarak 170 KM, sedangkan batubara dikenakan tarif Rp82.355/ ton untuk jarak 181 KM, tarif tersebut belum termasuk PPN 10%. Dan pada tanggal 1 Oktober 2013 - 31 Januari 2017 Klinker dikenakan tarif Rp83.130/ ton untuk jarak 170 KM, sedangkan batubara dikenakan tarif Rp88.509/ ton untuk jarak 181 KM, tarif tsb belum termasuk PPN 10%.
- Dalam hal target angkutan PT Semen Baturaja (Persero) tidak dapat menyediakan material yang akan diangkut dengan jumlah minimal maka biaya angkutan yang harus dibayar adalah tetap senilai tonase target, kecuali ada pemberitahuan dari PT Semen Baturaja (Persero).
- Ketentuan-ketentuan khusus seperti Rabat, Cash-discount dan sejenisnya akan diatur khusus oleh para pihak.
- Apabila terjadi perubahan kebijakan Pemerintah, biaya angkutan dapat diubah dan disesuaikan berdasarkan kesepakatan para pihak.
- Apabila PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak dapat memenuhi tonase target angkutan minimal dan mengalihkan angkutan tersebut menggunakan truk, maka harus membayar selisih tarif angkutan truk yang berlaku.

### 3) PT Semen Baturaja (Persero)

*The agreement was signed on May 29, 2012 with No. HK.221/V/14/KA-2012 and No. HK.01.05/228/2012, and in the addendum II No. HK.221/II/31/KA-2014 dated February 11, 2014, validity period begins on February 1, 2012 to January 31, 2017. Some important points agreed upon:*

- *Type of goods transported include coal slag and Kliner.*
- *Total volume of Slag transported is 360.000 tons/years. While total volume of coal transported is 150.000 tons/ year.*
- *The tariff for transporting for each item from dated February 1, 2012 until April 30, 2012 is Rp81.600/ton of coal slag for a total distance of 170 KM, Rp86.880/ ton of coal for a total distance of 181 KM, not including 10% VAT. On the dated of May 1, 2012 to January 31, 2013 is Rp75.140/ton of coal slag for a total distance of 170 KM, Rp80.002/ton of coal for a total distance of 181 KM, not including 10% VAT. On the dated of February 1, 2013 to September 31, 2013 is Rp77.350/ton of coal slag for a total distance of 170 KM, Rp82.355/ ton of coal for a total distance of 181 KM, not including 10% VAT. And on the dated of October 1, 2013 to January 31, 2017 is Rp83.130/ton of coal slag for a total distance of 170 KM, Rp88.509/ton of coal for a total distance of 181 KM, not including 10% VAT.*
- *In the case of PT Semen Baturaja (Persero) transport target (s) can not provide material that will be transported with a minimal amount of transportation costs to be paid is still a target tonnage feasible, unless there is notification of PT Semen Baturaja (Persero).*
- *Special provisions such as rebates, discounts and other cash-governed exclusively by the parties.*
- *In the event of changes in government policy, transportation costs may be modified and adjusted based on the agreement of the parties.*
- *If the PT Kereta Api Indonesia (Persero) could not meet the minimum tonnage target and divert transportation of goods by truck, then must pay the difference between tariffs and regulations truck.*

#### 4) PT Semen Padang (Persero)

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 Rp315.650/ 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 Rp234.000/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/DIVREII-2007 menjadi Rp248.125 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/DIVREII-2008 yang ditandatangani tanggal 26 Agustus 2008 menjadi Rp315.560 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.

#### 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 Rp315.650/ 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 June 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 Rp234 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/DIVREII-2007 to Rp248.125 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/DIVREII-2008 who signed on August 26, 2008 to Rp315.560 per carriage does not include VAT 10% starting June 1, 2008.*
- *In the event of shrinkage/ loss beyond normal conditions due to accidents Railway (PLH) during the transport, then the Company subject to the indemnity of the amount of cement shrinkage/ loss multiplied by the price of bulk cement in effect at the time of the event with a maximum amount of insurance reimbursement received by the Company from the insurance.*

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung ke Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 15 Agustus 2012 dengan No. 719/PJJ/PJS10/08.12 dan No. HK.221/VIII/47/KA-2012. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2012 sampai dengan 26 Maret 2013.
- Jumlah semen curah yang diangkut 2.900.000 ton/ tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp377.000/ gerbong dan berlaku sejak 27 Maret 2012 (belum termasuk PPN 10%).

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung ke Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 21 Nopember 2013 dengan No. 1441/PJJ/PJS10/11.13 dan No. HK.221/XI/20/KA-2013. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Februari 2013 sampai dengan 26 Maret 2014.
- Jumlah semen curah yang diangkut 2.900.000 ton/ tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp377.000/ gerbong dan berlaku sejak 27 Februari 2013 - 30 Juni 2013 (belum termasuk PPN 10%). Tarif angkutan sebesar Rp 394.000/ gerbong, berlaku sejak 01 Juli 2013 - 31 Desember 2013 (belum termasuk PPN 10%). Tarif angkutan sebesar Rp428.000/ gerbong, berlaku sejak 01 Januari 2014 - 26 Maret 2014 (belum termasuk PPN 10%).

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung ke Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 16 Juni 2014 dengan No. 672/PJJ/PJS10/06.14 dan No. HK.221/VI/23/KA-2014. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2014 sampai dengan 31 Desember 2014.
- Jumlah semen curah yang diangkut 1.275.000 ton/ tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp450.000/ gerbong dan berlaku sejak 27 Maret 2014 (belum termasuk PPN 10%).

*Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung to Bayur Bay, which was signed on August 15, 2012, with No. 719/PJJ/PJS10/08.12 and No. HK.221/VIII/47/KA-2012. Some important things to set:*

- *The agreement is valid from March 27, 2012 to March 26, 2013.*
- *The number of bulk cement is transported 2.900.000 tons/ year.*
- *Transport fares Rp377.000/ wagons and valid from March 27, 2012 (excluding VAT 10%)*

*Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung to Bayur Bay, which was signed on November 21, 2013, with No.1441/PJJ/PJS10/11.13 and No. HK.221/XI/20/KA-2013. Some important things to set:*

- *The agreement is valid from February 27, 2013 to March 26, 2014.*
- *The number of bulk cement is transported 2.900.000 tons/ year.*
- *Transport fares Rp377.000/ wagons and valid from February 27, 2013 until June 30, 2013 (excluding VAT 10%). Transport fares Rp394.000/ wagons and valid from July 01, 2013 until December 31, 2013 (excluding VAT 10%). Transport fares Rp428.000/ wagons and valid from January 01, 2014 until March 26, 2014 (excluding VAT 10%).*

*Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung to Bayur Bay, which was signed on June 16, 2014, with No.672/PJJ/PJS10/06.14 and No. HK.221/VI/23/KA-2014. Some important things to set:*

- *The agreement is valid from March 27, 2014 to December 31, 2014.*
- *The number of bulk cement is transported 1.275.000 tons/ year.*
- *Transport fares Rp450.000/ wagons and valid from March 27, 2014 (excluding VAT 10%)*

### 5) PT Bara Alam Utama

Perjanjian kerjasama tentang angkutan batubara dari Sukacinta ke Kertapati No. HK.221/XII/19/KA-2012 dan No. 001/BAU-KAI/XII/2012 tertanggal 14 Desember 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 14 Desember 2012 sampai dengan 13 Desember 2032.
- Setiap penambahan pengangkutan sebesar 1 juta MT / tahun, penyewa harus menyerahkan uang Jaminan sebesar Rp125.000.000.000, jika sepakat untuk menambah target Volume Angkutan maka harus memberikan:

Target Volume Angkutan Tahunan / Transportation target volume annual	Uang Jaminan / Deposit amount
500.000 - 1.500.000	Rp 125.000.000.000
1.500.000 - 2.500.000	Rp 125.000.000.000
2.500.000 - 3.500.000	Rp 125.000.000.000

- Tarif angkutan batubara rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp607 / ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp4.941 / liter.
- Pengembalian Uang Jaminan dilakukan selama 59 bulan sebesar Rp2.100.000.000 dan sisanya sebesar Rp1.100.000.000 dibayarkan pada bulan ke 60 atau senilai 20% dari tagihan biaya angkutan bulan berjalan apabila nilai tersebut melebihi Rp2.100.000.000.
- Coal transport fare on Sukacinta - Kertapati route is Rp607 / ton kilometer when fuel price is Rp4.941 / liter.
- Refund security deposit made during 59 months amounted Rp2.100.000.000 and the rest amounted Rp1.100.000 and paid on the last month 60 or worthy as 20 % from the transport fee bill per month if the amount over than Rp2.100.000.000.

### 6) PT Baramulti Sugih Sentosa

Perjanjian kerjasama angkutan batubara dari Sukacinta - Kertapati No. HK.221/IV/11/KA-2012 dan No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 dan di addendum II dengan perjanjian No. HK.221/I/8/KA-2014 dan No. 002/BMSS-KAI/LEG/I/2014 tertanggal 2 Januari 2014.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai target angkutan sebesar 1 Januari 2014 sampai dengan 30 Juni 2022.

### 5) PT Bara Alam Utama

Coal transportation agreement for Sukacinta - Kertapati routes in No. HK.221/XII/19/KA-2012 and No. 001/BAU-KAI/XII/2012 dated December 14, 2012.

Some important things governed by the agreement:

- The agreement is valid from December 14, 2012 to December 13, 2032.
- Each volume increased to 1 Million MT/year, the lender must give security deposit amounted Rp125 Billion, if agreed to increase carrier volume so have to give :

### 6) PT Baramulti Sugih Sentosa

The agreement about coal transportation routes Sukacinta - Kertapati defined in No. HK.221/IV/11/KA-2012 and No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 and in the addendum No. HK.221/I/8/KA-2014 and No. 002/BMSS-KAI/LEG/I/2014 dated January 2, 2014.

Some important things under the agreement are:

- The agreement is valid from January 1, 2014 to June 30, 2022.

- Setiap penambahan 1 juta MT/tahun, PT BMSS harus menyerahkan uang Jaminan sebesar Rp125.000.000.000. Jumlah uang jaminan dan target volume per tahun adalah sebagai berikut:

Target Volume Angkutan Tahunan / Transportation target volume annual	Uang Jaminan / Deposit amount
500.000 - 1.500.000	Rp 125.000.000.000
1.500.000 - 2.500.000	Rp 125.000.000.000
2.500.000 - 3.500.000	Rp 125.000.000.000
3.500.000 - 4.500.000	Rp 125.000.000.000
4.500.000 - 5.500.000	Rp 125.000.000.000
5.500.000 - 6.500.000	Rp 125.000.000.000

- Tarif angkutan batubara sesuai addendum II No. HK.221/I/8/KA-2014 dan No. 002/BMSS-KAI/LEG/I/2014 tertanggal 2 Januari 2014 untuk relasi Sukacinta - Kertapati sebesar Rp655/ ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp5.941/liter.
- Pengembalian Uang Jaminan dilakukan selama 59 bulan sebesar Rp2.100.000.000 dan sisanya sebesar Rp1.100.000.000 dibayarkan pada bulan ke 60 atau senilai 20% dari tagihan biaya angkutan bulan berjalan apabila nilai tersebut melebihi Rp2.100.000.000.
- Coal transport fare in accordance with the addendum II No. HK.221/I/8/KA-2014 and No. 002/BMSS-KAI/LEG/I/2014 dated January 2, 2014 on Sukacinta - Kertapati route is Rp655/tons kilometer when fuel price is Rp5.941/liter.
- Refund security deposit made during 59 months amounted Rp2.100.000.000 and the rest amounted Rp1.100.000 and paid on the last month 60 or worthy as 20 % from the transport fee bill per month if the amount over than Rp2.100.000.000.

## 7) PT Buana Kontenindo Express

Perjanjian kerjasama tentang angkutan peti kemas dari Jakarta Gudang ke Surabaya Pasar Turi dengan perjanjian No. 232/P/HK/D6/2011 dan No. 01/BKE/K/2011 tertanggal 12 Agustus 2011 dan perpanjangan kontrak dengan perjanjian No. HK.229/VIII/1/KA-2014 dan No 033/BKE/DIR/VIII/2014 tertanggal 13 Agustus 2014.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 15 Agustus 2014 sampai dengan 15 Maret 2015.
- Target minimal angkutan round trip perbulan Jakarta Gudang-Surabaya Pasar Turi periode 15 Agustus 2014 - 15 Maret 2015 sebesar 1500 teus.
- Tarif angkutan peti kemas sebesar Rp2.000.000,-/TEU untuk Jakarta Gudang-Surabaya Pasar Turi dan sebesar Rp2.000.000,-/TEU untuk Surabaya Pasar Turi - Jakarta Gudang per satu rangkaian Kereta Api (belum termasuk PPN 10%).
- Apabila terjadi Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) pada angkutan kereta api yang mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api untuk sampai tujuan, Perusahaan akan membayar ganti rugi dengan nilai ganti rugi maksimal sebesar yang ditanggung oleh perusahaan asuransi.

## 7) PT Buana Kontenindo Express

On cooperation agreement of container transportation from Jakarta Gudang to Surabaya Pasar Turi for Agreement No. 232/P/HK/D6/2011 and No. 01/BKE/K/2011 dated August 12, 2011. And extension of contract with agreement No. HK.229/VIII/1/KA-2014 and No 033/BKE/DIR/VIII/2014 dated August 13, 2014.

Some important things governed by the agreement are:

- The agreement is valid from August 15, 2014 to March 15, 2015.
- Minimum freight round trip per month from Jakarta Gudang - Pasar Turi for the period of August 15, 2014 until March 15, 2015 amounted 1500 Tues.
- Transport fares for container transportation of Rp2.000.000,-/TEU for Jakarta Gudang-Surabaya Pasar Turi and in amount of Rp2.000.000,-/TEU for Surabaya Pasar Turi - Jakarta Gudang (excluding 10% VAT).
- In the case of extraordinary event (PLH) on railway transport which result on railway transport disruption to arrive at the destination, the Company will pay the compensation with the maximal amount that covered by insurance company.

### 8) PT Bumi Wijaya Indorail

Perjanjian kerjasama tentang angkutan peti kemas dari Sungailagoa / Jakarta Gudang ke Benteng / Kalimas / Waru dengan perjanjian No. HK.221/XII/18/KA-2012 dan No.001/BWI/SP/12/2012 tertanggal 19 Desember 2012 dan di addendum dengan perjanjian No. HK.221/VI/24/KA-2014 tertanggal 02 Juni 2014.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 16 Juni 2014 sampai dengan 31 Maret 2033.
- Target minimal angkutan round trip perbulan Sungailagoa/Jakarta Gudang ke Benteng/Kalimas/Waru periode 16 Mei 2013 - 15 Juni 2013 sebesar 1350 teus, Periode 16 Juni 2013 - 31 Maret 2014 sebesar 675 teus, Periode 1 April 2014 - 31 Maret 2033 sebesar 615 teus.
- Tarif angkutan peti kemas sebesar Rp2.000.00,-/TEU untuk relasi Sungailagoa / Jakarta Gudang - Benteng / Kalimas / Waru dan sebesar Rp2.000.000,-/TEU untuk relasi Benteng / Kalimas / Waru - Sungailagoa / Jakarta Gudang per satu rangkaian Kereta Api (belum termasuk PPN 10%).
- Apabila terjadi Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) pada angkutan kereta api yang mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api untuk sampai tujuan, Perusahaan akan membayar ganti rugi dengan nilai ganti rugi maksimal sebesar yang ditanggung oleh perusahaan asuransi.

#### b. Perjanjian Asuransi Pengangkutan

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja Putera tentang Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang, Awak Kereta Api Penumpang dan Awak Kereta Api Barang Periode 1 November 2013 s.d. 31 Oktober 2016 Nomor : HK.222/XII/30/KA-2013 tanggal 20 Desember 2013. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang KA, awak KA penumpang dan barang yang bertugas.

### 8) PT Bumi Wijaya Indorail

*On cooperation agreement of container transportation from Sungailagoa/Jakarta Gudang to Benteng/Kalimas/Waru in Agreement No. HK.221/XII/18/KA-2012 and No.001/BWI/SP/12/2012 dated December 19, 2012 and in the addendum No. HK.221/VI/24/KA-2014 dated June 2, 2014.*

*Some important things governed by the agreement are:*

- *The agreement is valid from June 16, 2014 to March 31, 2033.*
- *Minimum freight round trip per month from Sungailagoa/Jakarta Gudang to Benteng/Kalimas/Waru for the period of May 16, 2013 - June 15, 2013 amounted 1350 Tues., for the period June 16, 2013 - March 31, 2014 amounted 675 Tues., for the period April 1, 2014 - March 31, 2033 amounted 615 Tues..*
- *Transport fares for container transportation of Rp2.000.000,-/TEU for route Sungailagoa/Jakarta Gudang - Benteng/Kalimas/Waru and in amount of Rp2.000.000,-/TEU for Benteng/Kalimas/Waru - Sungailagoa /Jakarta Gudang/1 train for transfer of road line on Cikarang Dry Port - Lemah Abang trip (excluding 10% VAT).*
- *In the case of extraordinary event (PLH) on railway transport which result on railway transport disruption to arrive at the destination, the Company will pay the compensation with the maximal amount that covered by insurance company.*

#### b. Freight Insurance Agreement

- ▷ *PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Jasa Raharja Putera concerning to Responsible Insurance Delivery for Passenger Train, Officer Passenger Train and Officer Goods Train for period November 1, 2013 until October 31, 2016 No. HK.222/XII/30/KA-2013 dated December 20, 2013. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is passenger train, officer train and goods which is on duty.*

A. Penumpang KA			<i>Passenger Train</i>
1) Meninggal Dunia	: Rp	40.000.000	: <i>Death</i>
2) Cacat Tetap (Maksimum)	: Rp	30.000.000	: <i>Permanent disability (Maximum)</i>
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	: Rp	30.000.000	: <i>Recovery costs (Maximum)</i>
4) Biaya Pemakaman	: Rp	2.500.000	: <i>Burial cost</i>
B. Awak Sarana Perkeretaapian			<i>Officer on Train</i>
I. Untuk Masinis dan Asisten Masinis			<i>Machinist and Assistant Machinist</i>
1) Meninggal Dunia	: Rp	80.000.000	: <i>Death</i>
2) Cacat Tetap (Maksimum)	: Rp	90.000.000	: <i>Permanent disability (Maximum)</i>
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	: Rp	30.000.000	: <i>Recovery costs (Maximum)</i>
4) Biaya Pemakaman	: Rp	5.000.000	: <i>Burial cost</i>
II. Konduktur, Konduktur Pembantu dan Manajer KA			<i>Conductor, Assistant Conductor and Train Manager</i>
1) Meninggal Dunia	: Rp	70.000.000	: <i>Death</i>
2) Cacat Tetap (Maksimum)	: Rp	80.000.000	: <i>Permanent disability (Maximum)</i>
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	: Rp	30.000.000	: <i>Recovery costs (Maximum)</i>
4) Biaya Pemakaman	: Rp	5.000.000	: <i>Burial cost</i>
III. PLKA, Petugas Restorasi, Petugas Keamanan dan Petugas Lainnya			<i>Train Servant, Train Restaurant Officers, Security Officers, and Other Officers</i>
1) Meninggal Dunia	: Rp	60.000.000	: <i>Death</i>
2) Cacat Tetap (Maksimum)	: Rp	70.000.000	: <i>Permanent disability (Maximum)</i>
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	: Rp	30.000.000	: <i>Recovery costs (Maximum)</i>
4) Biaya Pemakaman	: Rp	5.000.000	: <i>Burial cost</i>
C. Biaya Transportasi Korban Kereta Api dari TKP per kendaraan	: Rp	500.000	: <i>Transport Fee for Train Victims from the Accident Place</i>

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putera serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib atas penumpang dan Awak KA adalah masing-masing sebesar Rp20.056.394.685 dan Rp218.605.315 untuk periode 1 November 2013 sampai dengan 31 Oktober 2016.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja Putera tentang Pembayaran Premi Asuransi Angkutan Barang Periode 1 Januari 2014 s.d. 31 Desember 2016 Nomor: HK.222/II/22/KA-2014 tanggal 25 Februari 2014. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah sejak obyek tanggungan diserahterimakan dari pemilik obyek tanggungan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) di stasiun pemberangkatan sampai dengan obyek tanggungan diserahterimakan dari pihak Perusahaan kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putra atau petugas yang ditunjuk di stasiun tujuan.

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Jasa Raharja Putera and deposit them to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch*

*Total contributions for passenger and Officer Train in amount of Rp20.056.394.685 and Rp218.605.315 respectively, for period from November 1, 2013 until October 31, 2016.*

- ▷ *PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with the PT Jasa Raharja Putera concerning premi payment of goods transfer insurance for period January 1, 2014 until December 31, 2016 No. HK.222/II/22/KA-2014 dated February 25, 2014. The Warranty Coverage as set forth in this agreement is since the owner of goods are handover the goods to PT Kereta Api Indonesia (Persero) in departure station until the goods are handover from the company to PT Jasa Raharja Putera or to the staff who have the authority to receive the goods employee which is chosen by them.*

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

1) Angkutan Batubara			<i>Coal Freight</i>
Setiap Kejadian	:	Rp 400.000.000	: <i>Per Accident</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.500.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim period</i>
2) Angkutan Barang Peti Kemas			<i>Container Goods</i>
Barang-barang di dalam peti kemas	:	Rp 400.000.000	: <i>Goods Inside container</i>
Peti Kemas per kejadian	:	Rp 100.000.000	: <i>Container per Accidents</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.000.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim per period</i>
3) Angkutan Bahan Bakar Minyak dan CPO			<i>Fuel and Crude Palm Oil Freight</i>
Setiap Kejadian	:	Rp 300.000.000	: <i>Per Accident</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.000.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim period</i>
4) Angkutan Non-Petikemas			<i>Non - Container Goods</i>
Untuk CPO	:	Rp 300.000.000	: <i>For CPO</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.000.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim per period</i>

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putera serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Januari 2014 sampai dengan 31 Desember 2016

Jumlah iuran wajib:

- angkutan batubara masing-masing sebesar Rp113.492.633, Rp191.515.326, Rp249.455.361 untuk periode 2014, 2015, dan 2016
- angkutan barang dengan peti kemas masing-masing sebesar Rp153.829.346, Rp271.231.306, Rp321.069.034 untuk periode 2014, 2015, dan 2016
- angkutan BBM dan CPO masing-masing sebesar Rp148.026.996, Rp170.763.349, Rp187.839.684 untuk periode 2014, 2015, dan 2016
- angkutan barang menggunakan non peti kemas masing-masing sebesar Rp179.591.412, Rp300.152.114, Rp391.894.899 untuk periode 2014, 2015, dan 2016

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jasa Indonesia tentang Pengadaan Jasa Asuransi *Directors & Officers Liabilities* Nomor : HK.222/IX/7/KA-2013 tanggal 16 September 2013. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah *Directors & Officers Liabilities*.

*The insurance benefits provided are follow:*

1) Angkutan Batubara			<i>Coal Freight</i>
Setiap Kejadian	:	Rp 400.000.000	: <i>Per Accident</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.500.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim period</i>
2) Angkutan Barang Peti Kemas			<i>Container Goods</i>
Barang-barang di dalam peti kemas	:	Rp 400.000.000	: <i>Goods Inside container</i>
Peti Kemas per kejadian	:	Rp 100.000.000	: <i>Container per Accidents</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.000.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim per period</i>
3) Angkutan Bahan Bakar Minyak dan CPO			<i>Fuel and Crude Palm Oil Freight</i>
Setiap Kejadian	:	Rp 300.000.000	: <i>Per Accident</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.000.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim period</i>
4) Angkutan Non-Petikemas			<i>Non - Container Goods</i>
Untuk CPO	:	Rp 300.000.000	: <i>For CPO</i>
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	:	Rp 3.000.000.000	: <i>Maximum Insurance Claim per period</i>

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Jasa Raharja Putera and deposit them to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch.*

*Term of the agreement from the date January 1, 2014, until December 31, 2016*

*Total obligatory contribution:*

- for coal freight are Rp113.492.633, Rp191.515.326, Rp249.455.361 for each 2014, 2015, and 2016 period.
- for container goods are Rp153.829.346, Rp271.231.306, Rp321.069.034 for each 2014, 2015, and 2016 period
- for oil fuel and crude palm oil freight are Rp148.026.996, Rp170.763.349, Rp187.839.684 for each 2014, 2015, and 2016 period
- for non-container goods are Rp179.591.412, Rp300.152.114, Rp391.894.899 for each 2014, 2015, and 2016 period.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Jasindo concerning Procurement of Directors & Officers Liabilities Insurance No. HK.222/IX/7/KA-2013 dated September 16, 2013. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is Directors & Officers Liabilities.

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Indonesia serta menyetorkan ke Bank Mandiri Cabang Pancoran.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 2 Mei 2013 sampai dengan 1 Mei 2016.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp1.241.900.000 termasuk biaya polis dan premi.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja (Persero) tentang Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api untuk Periode 1 Januari 2013 s.d. 31 Desember 2013 Nomor : HK.222/XII/32/KA-2012 tanggal 21 Desember 2012, dan di Addendum Nomor: HK.222/XII/29/KA-2013 tanggal 20 Desember 2013 untuk periode 1 Januari 2014 s.d. 31 Desember 2016. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang sah Kereta Api.

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

Penumpang KA		Passenger Train
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	: Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	: Rp 2.000.000	: Burial cost

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Jasa Raharja (Persero) serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib yang harus dipungut oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebesar Rp120 per penumpang untuk setiap kali perjalanan untuk periode 1 Januari 2014 sampai dengan 31 Desember 2016.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia tentang Pengadaan Jasa Asuransi Jaminan Pemeliharaan Kesehatan Dewan Komisaris dan Anggota Direksi beserta Keluarganya untuk periode 1 Maret 2014 s.d. 28 Februari 2015 Nomor : HK.222/III/21/KA-2014 tanggal 3 Maret 2014. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Dewan Komisaris dan Anggota Direksi beserta Keluarganya.

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Asuransi Jasa Indonesia and deposit it to Bank Mandiri, Pancoran Branch.*

*Term of the agreement from the date May 2, 2013 until May 1, 2016.*

*The premium to be paid is Rp1.241.900.000 include polis fee and premium.*

- ▷ *PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Jasa Raharja (Persero) concerning to Obligatory Insurance for Train Passenger for period January 1, 2013 until December 31, 2013 No. HK.222/XII/32/KA-2012 dated December 21, 2012. and addendum No. HK.222/XII/29/KA-2013 dated December 20, 2013 for period January 1, 2014 until December 31, 2016 Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is legal passenger train.*

*The insurance benefits provided are follow:*

Passenger Train
: Death
: Permanent disability (Maximum)
: Recovery costs (Maximum)
: Burial cost

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obligate to pay premium to PT Jasa Raharja (Persero) and deposit it to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch.*

*Total procurement of contributions that collected from passenger in amount of Rp120 for each Passenger in one trip, for period from January 1, 2014 until December 31, 2016.*

- ▷ *PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia concerning to Procurement of Insurance for healthcare for board of commissioners and members of board of directors period March 1, 2014 until February 28, 2015 No. HK.222/III/21/KA-2012 dated March 3, 2014. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is board of commissioners and members of board of directors and their family.*

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia serta menyetorkan ke Bank Mandiri Cabang Ahmad Yani.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Maret 2014 sampai dengan 28 Februari 2015.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp590.304.000 termasuk biaya polis dan premi.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Wahana Tata tentang Pengadaan Jasa Asuransi Aset Sarana PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk periode 1 Oktober 2013 s.d. 01 Oktober 2016 Nomor : HK.222/I/6/KA-2014 tanggal 13 Januari 2014. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Aset Sarana PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi semua resiko properti, Gempa Bumi, dan Terorisme dan Sabotase.

Besaran klaim atas Resiko Sendiri adalah sebagai berikut :

#### 1) Polis Semua Resiko Properti

##### a. Kerusakan Aset sarana :

- Pada saat operasi adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD50,000 setiap mengalami kerugian
- Pada saat Dipo atau Balai Yasa adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD400,000 setiap mengalami kerugian

##### b. Gangguan Usaha

30 (tiga puluh) hari setiap kejadian

#### 2) Polis Gempa Bumi

##### a. Kerusakan Aset sarana :

- Pada saat operasi adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD50,000 setiap mengalami kerugian
- Pada saat Dipo atau Balai Yasa adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD400,000 setiap mengalami kerugian

##### b. Gangguan Usaha

30 (tiga puluh) hari setiap kejadian, termasuk gangguan usaha yang disebabkan gempa bumi, letusan gunung berapi, kebakaran dan ledakan yang mengikuti terjadinya gempa bumi dan atau letusan gunung berapi, dan tsunami.

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obligate to pay premium to PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia and deposit it to Bank Mandiri, Ahmad Yani Branch.*

*Term of the agreement from the date March 1, 2014 until February 28, 2015.*

*The premium to be paid is Rp590.304.000 include polis fee and premium.*

- ▷ *PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Wahana Tata concerning to Procurement of Insurance for Assets facilities of PT Kereta Api Indonesia (Persero) period October 1, 2013 until October 1, 2016 No. HK.222/I/6/KA-2014 dated January 13, 2014. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is Property all risk, Earthquake, Terorism and Sabotage of Facilities Assets.*

*The deductible risk of claim are follow:*

#### 1 Property All Risk

##### a. Facilities Assets Damage

- *While in operation 10% of loss, min. USD50,000 each and every loss*
- *While in depot 10% of loss, min. USD400,000 each and every loss*

##### b. Business Interruption

*30 days per event*

#### 2 Earthquake

##### a. Property Damage

- *While in operation 10% of loss, min. USD50,000 each and every loss*
- *While in depot 10% of loss, min. USD400,000 each and every loss*

##### b. Business Interruption

*30 days per event (also applicable to any BI Loss(es) due to EQVET)*

- 3) Polis Terorisme dan Sabotase
- Kerusakan Aset sarana sebesar USD250,000 setiap mengalami kerugian.
  - Gangguan usaha selama 10 hari setiap mengalami kerugian

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Wahana Tata serta menyetorkan ke Bank Mandiri Cabang Wisma Tugu.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Oktober 2013 sampai dengan 01 Oktober 2016.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan per periode pertanggungan adalah sebagai berikut :

**Polis**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1) Semua Risiko Properti/harga pertanggungan :<br>Gangguan Usaha/harga pertanggungan : | 0,19500% : 0,17433% |
| 2) Gempa Bumi/harga pertanggungan :<br>Gangguan Usaha/harga pertanggungan :            | 0,15000% : 0,15000% |
| 3) Terorisme dan Sabotase/harga pertanggungan :  | 0,03469%            |

**c. Perjanjian Sewa**

**1) PT Excelcomindo Pratama Tbk**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Yang berkenaan dengan persewaan tanah di lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk pembangunan menara dan bangunan transmisi milik PT Excelcomindo Pratama Tbk. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 24 Februari 1997 dengan No. 39/HK/TEK/ 1997 dan No. PKS.20/EXCEL/II/97.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan hak kepada PT Excelcomindo Pratama Tbk. Untuk memanfaatkan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) guna pembangunan menara dan bangunan transmisi pada lokasi-lokasi dan luas tanah sesuai dengan daftar tempat dan lokasi yang telah disepakati.
- Imbalan dari PT Excelcomindo Pratama Tbk. Atas pemanfaatan lahan sebesar Rp55.255.920 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.

**3 Terrorism and Sabotage**

- Facilities Assets damage USD250,000 each and every loss
- Business Interruption 10 each days and every loss

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obligate to pay premium to PT Asuransi Wahana Tata and deposit it to Bank Mandiri, Wisma Tugu Branch.*

*Term of the agreement from the date October 1, 2013 until October 1, 2016.*

*The premium to be paid per period of coverage are follows :*

**Policies**

- |  |
|--|
| 1) All Risk per price of coverage                  |
| : Business Interruption per price of face amount   |
| 2) Earthquake per price of face amount             |
| : Business Interruption per price of face amount   |
| 3) Terrorism and sabotage per price of face amount |

**c. Lease agreement**

**1) PT Excelcomindo Pratama Tbk**

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) have entered into an agreement with PT Excelcomindo Pratama Tbk. Relating to leasing of land on land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the construction of transmission towers and buildings owned by PT Excelcomindo Pratama Tbk. Contract agreement signed on February 24, 1997 with a No. 39/HK/TEK/1997 and No. PKS.20/EXCEL/II/97.*

*Some important things defined in the agreement are:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) gives rights to PT Excelcomindo Pratama Tbk. To use land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the construction of transmission towers and buildings in the location and extent of land in accordance with the list of places and locations that have been agreed.*
- *Benefits of PT Excelcomindo Pratama Tbk. Land uses for Rp55.255.920 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.*

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Lanjutan  
 31 Desember 2014 dan untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - Continued  
 December 31, 2014 and for the year then ended  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

- Addendum terakhir atas perjanjian kerjasama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Mengenai penyewaan lahan untuk pembangunan menara dan bangunan transmisi dengan No. 39/HK/TEK/1997 dan No. PKS.20/EXCEL/II/97 ditandatangani tanggal 11 Mei 2007 dengan perubahan sebagai berikut:
  - ▷ Besarnya uang sewa untuk jangka waktu 10 tahun kedua terhitung sejak tanggal 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017 adalah 5% dari Nilai Jual Objek Pajak tahun 2006, sedangkan untuk jangka waktu 5 tahun berikutnya yaitu sejak tanggal 20 Desember 2017 sampai dengan 19 Desember 2022 adalah 5% dari Nilai Jual Objek Pajak tahun 2017. Pembayaran atas sewa tersebut dilaksanakan sekaligus sebesar Rp3.441.367.600 yang akan dibayarkan paling lambat 15 hari kerja setelah PT Excelcomindo Pratama menerima Surat Tagihan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain pembayaran atas sewa tersebut, PT Excelcomindo Pratama Tbk. akan memberikan kompensasi berupa alokasi pulsa telepon GSM sebesar Rp7.700.000 per-bulan (termasuk PPN) selama 10 tahun, fasilitas GPRS sebesar Rp3.300.000 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 Indonesia (Persero), yang berikutnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengenakan biaya sewa sebesar 25% dari sewa tanah pada lokasi tersebut dikalikan Masa Sewa dikalikan Nilai Jual Objek Pajak pada tahun tersebut.
  - Last Addendum on the cooperation agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Excelcomindo Pratama Tbk. About leasing land for construction of transmission towers and buildings with a No. 39/HK/TEK/1997 and No. PKS.20/EXCEL/II/97 signed on May 11, 2007 with changes as follows:
    - ▷ The amount of the rent for the second term of 10 years commencing from December 20, 2007 until December 19, 2017 is 5% of Sales Value in 2006 taxable income, while for the next 5 year period ie from the date of December 20, 2017 until December 19, 2022 is 5% of Sales Value in 2017 taxable income. Payment of the lease is executed at once by Rp3.441.367.600 to be paid no later than 15 working days after PT Excelcomindo Pratama received collection letter from PT Kereta Api Indonesia (Persero). In addition to payments on such leases, PT Excelcomindo Pratama Tbk will provide compensation in the form of a GSM phone credit allocation of Rp7.700.000 per month (including VAT) for 10 years, the GPRS facility amounting to Rp3.300.000 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 Indonesia (Persero), the next PT Kereta Api Indonesia (Persero) will charge a rental fee of 25% of the land lease at the site multiplied by the Lease Period multiplied Object Sales Value Tax for the year.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak untuk memasang peralatan telekomunikasi pada tower milik PT Excelcomindo Pratama Tbk, demikian juga sebaliknya bahwa PT Excelcomindo Pratama Tbk berhak untuk memasangkan peralatan telekomunikasi pada tower milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa dikenakan biaya apapun selama masih dimungkinkan secara teknis.
- ▷ Perjanjian ini berlaku surut mulai 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017.

## 2) PT Semen Baturaja (Persero)

Perjanjian No. HK.221/XII/6/KA-2012 dan No. HK.00.08/395/2012, ditandatangani pada tanggal 10 Desember 2012 dengan berlaku mulai tanggal 1 April 2012 sampai dengan 31 Maret 2042. Beberapa hal penting yang diperjanjikan:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 46.388 m<sup>2</sup> yang terletak di Jalan Abikusno Cokrosuyoso, Kertapati-Palembang, Sumatera Selatan kepada PT Semen Baturaja. Untuk digunakan sebagai pabrik semen dan kantor serta fasilitas lain yang terkait kegiatan operasional dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Semen Baturaja diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan yang disewa dalam keadaan semula kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa ada tuntutan apapun.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Semen Baturaja sebesar Rp60.116.621.370 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam periode 3 tahunan sampai dengan berakhirnya kontrak. Dimana tiap 3 tahun tersebut akan dibayarkan dimuka oleh PT Semen Baturaja sebesar Rp6.011.662.138 kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero).

- ▷ *PT Kereta Api Indonesia (Persero) has the right to install telecommunications equipment on towers owned by PT Excelcomindo Pratama Tbk, and vice versa that PT Excelcomindo Pratama Tbk eligible couples telecommunications equipment on the tower which is owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) at no additional cost during the technically possible.*
- ▷ *This agreement is effective retroactively from December 20, 2007 until December 19, 2017.*

## 2) PT Semen Baturaja (Persero)

*The agreements No. HK.221/XII/6/KA-2012 and No. HK.00.08/395/2012 signed on December 10, 2012 are valid from April 1, 2012 until June 31, 2042. The main issues regulated in the agreement are:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 46.388 m<sup>2</sup> land in Abikusno Cokrosuyoso street, Kertapati - Palembang, South Sumatera for PT Semen Baturaja. To be used for cement factory and office also other facilities connected with operational company for 30 (thirty) years period.*
- *In the end of agreement PT Semen Baturaja will resubmit the land in the same condition with the first they rent to PT Kereta Api Indonesia (Persero) without any charges.*
- *As using the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) cash compensation from PT Semen Baturaja for Rp60.116.621.370, not included PPN, which is paid for stages.*
- *Payment will be made every 3 years period until the end of the agreement. For each in 3 years period, payment amounting Rp6.011.662.138 will be made in advance by PT Semen Baturaja PT Kereta Api Indonesia (Persero).*

### 3) PT Hosseldy Rubber

PT Kereta Api (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT HR (Hosseldy Rubber) yang berkenaan dengan sewa menyewa tanah di lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Akta Perjanjian Nomor 4 tanggal 5 Oktober 1999.

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 3.096 m<sup>2</sup> yang terletak di Jalan Nyi Raja Permas, Bogor, Jawa Barat kepada PT Hosseldy Rubber. Untuk dibangun 76 (tujuh puluh enam) kios dengan jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- PT Hosseldy Rubber diakhir perjanjian harus mengosongkan dan menyerahkan tanah berikut kios - kios diatasnya kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Hosseldy Rubber sebesar Rp1.121.210.000 sudah termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran sewa pertama telah dibayarkan oleh PT Hosseldy Rubber sebesar Rp283.210.000. Pembayaran selanjutnya sebesar Rp838.000.000 akan dibayar oleh PT Hosseldy Rubber dalam tiga tahap. Pembayaran pertama sebesar Rp288.000.000 harus dibayarkan paling lambat satu bulan semenjak perjanjian ini ditandatangani. Pembayaran kedua sebesar Rp280.000.000 harus dibayarkan paling lambat tiga bulan semenjak perjanjian ini ditandatangani. Pembayaran ketiga sebesar Rp270.000.000 harus dibayarkan paling lambat enam bulan semenjak perjanjian ini ditandatangani.
- Sesuai dengan Nota No. 39/HK/V/2013, PT Hosseldy Rubber melakukan perbuatan wanprestasi terhadap Akta Perjanjian Nomor 4 tanggal 5 Oktober 1999 tentang persewaan tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Jalan Nyi Raja Permas Bogor, yang pada tanggal 14 Mei 2013 telah mendapatkan putusan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Bogor yang inti amar putusannya menyatakan:

### 3) PT Hosseldy Rubber

*PT Kereta Api (Persero) have entered into an agreement with PT Hosseldy Rubber relating to lease a piece of on land owned by PT Kereta Api (Persero) with the deed of Agreement No. 4 dated October 5, 1999.*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 3.096 m<sup>2</sup> located at Jalan Nyi Raja Permas, Bogor, West Java to PT Hosseldy Rubber. To be used for 76 (seventy six) stall for 20 (twenty) years period.*
- *In the end of agreement PT Hosseldy Rubber should be emptied and hand over the land following the stalls to PT Kereta Api Indonesia (Persero).*
- *As using the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) cash compensation from PT Hosseldy Rubber for Rp1.121.210.000, included PPN, which is paid for stages.*
- *The first lease payment has been paid by PT Hosseldy Rubber was Rp283.210.000. The next Payment amounting to Rp838.000.000 will be paid by PT Hosseldy Rubber in three stages. The first payment of Rp288.000.000 to be paid one month after the Treaty was signed. The second payment is Rp280.000.000 to be paid at the latest three months after the Treaty was signed. The third payment of Rp270.000.000 to be paid at the latest six months after the Treaty was signed.*
- *In accordance with Note No. 39/HK/V/2013, PT Hosseldy Rubber do defaults to Agreement No. 4 dated October 5, 1999 of rentals land belonging to PT Kereta Api Indonesia at Jalan Nyi Raja Permas Bogor, on May 14, 2013 has received the decision of The judge of the district court Bogor stated:*

- ▷ Mengabulkan gugatan PT Kereta Api Indonesia (Persero)/ Penggugat untuk sebagian;
- ▷ Menghukum dan menyatakan PT HR (Hosseldy Rubber)/ Tergugat telah melakukan wanprestasi;
- ▷ Menghukum dan memerintahkan PT HR/ Tergugat untuk membayar uang sewa Rp838.000.000,- kepada PT KAI (Persero)/ Penggugat;
- ▷ Menghukum PT HR/ Tergugat untuk membayar biaya perkara.

#### d. Bangun-Kelola-Serah

##### 1) PT Padi Mas Realty

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Bertony Yudha Kencana yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 17 Oktober 2002 dengan Akta Notaris No. 2 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum dengan Akta Notaris No. 138 tanggal 21 Februari 2008, dari notaris yang sama. Berdasarkan Addendum tersebut, PT Bertony Yudha Kencana mengalihkan hak penyewaan lahannya kepada PT Padi Mas Realty. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 30.000 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Tanah Abang Bongkar, Jakarta Pusat, kepada PT Padi Mas Realty untuk dibangun pertokoan, perkantoran, pergudangan, tempat hunian, dan/ atau bangunan lain dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Padi Mas Realty dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 36 bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Padi Mas Realty diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Padi Mas Realty sebesar Rp6.470.000.000, yang telah dilunasi melalui PT Bertony Yudha Kencana.

- ▷ *In favor of PT Kereta Api Indonesia (Persero) / Plaintiff in part;*
- ▷ *Punish and stating PT HR (Hosseldy and Rubber)/ defendant has done defaults;*
- ▷ *Punish and ordered PT HR/ defendants to pay the rent Rp838.000.000, - with pt kai (persero)/ the plaintiff;*
- ▷ *Punish PT HR / defendant to pay the legal costs.*

#### d. Built-Operate-Transfer

##### 1) PT Padi Mas Realty

*PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Bertony Yudha Kencana relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on October 17, 2002, by Notarial Deed No. 2 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with Addendum of Notarial Deed No. 138 dated February 21, 2008, of the same notary. Based on the Addendum, PT Bertony Yudha Kencana transferred its land lease right to PT Padi Mas Realty. The cooperative agreements include as follows:*

- *PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 30.000 m<sup>2</sup> located in Tanah Abang Bongkar, Central Jakarta, to PT Padi Mas Realty, to be used as shops, office buildings, warehousing, residential houses, and/or other buildings for a period of 30 (thirty) years.*
- *PT Padi Mas Realty with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 36 months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.*
- *PT Padi Mas Realty at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Padi Mas Realty of Rp6.470.000.000, which has been fully paid through PT Bertony Yudha Kencana.*

## 2) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Saribumi Eramaju Jaya berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan mall, pertokoan dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 23 Desember 2003 dengan Akta Notaris No. 194 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 16.525 m<sup>2</sup> yang terletak di Kawasan Emplasemen Stasiun Jakarta Kota, Jakarta kepada PT Saribumi Eramaju Jaya. Untuk dibangun mall, pertokoan serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Saribumi Eramaju Jaya dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) tahun terhitung mulai 36 (tiga puluh enam) bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Saribumi Eramaju Jaya diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan beserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Saribumi Eramaju Jaya kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Saribumi Eramaju Jaya sebesar Rp18.000.000.000 yang merupakan nilai kini yang setara dengan Rp30.721.000.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 5 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp1.800.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian.
- PT Kereta Api Indonesia (Persero) have signed an agreement with PT Saribumi Eramaju Jaya as lease the PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s land to building mall, shop and other buildings. The agreement's contract signed on December 31, 2003 with the official document No. 194 which signed on the sight of Notary Surjadi Jasin, SH. The importing issues which are regulated in the agreement are:
  - PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about ± 16.525 m<sup>2</sup> land in emplacement the Jakarta Kota's Station for PT Saribumi Eramaju Jaya to building mall, shop and other buildings for 30 (thirty) years period.
  - PT Saribumi Eramaju Jaya, with the recommendation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get The Building Use on Land Manage of PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s land Right with a period for 30 (thirty) years since 36 (thirty six) months of signing the agreement or according the last of the period.
  - At the las of agreement, PT Saribumi Eramaju Jaya will be hand back the land, buildings and its facilities to PT Kereta Api Indonesia (Persero) in the worthy condition to use.
  - For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Saribumi Eramaju Jaya of Rp18.000.000.000 which represent the present value of Rp30.721.000.000, excluding VAT, which is paid gradually with 5-years payment term.
  - Compensation payments will be made within six stages. The first stage payment 10% of total compensation amounting to Rp1.800.000.000 to be paid at the agreement signing date.

Pembayaran tahap kedua sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp1.800.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun dan setelah dikurangi *option fee* sebesar Rp500.000.000, menjadi Rp1.506.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2004. Pembayaran tahap ketiga sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp1.800.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp2.464.020.000, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2005.

- Pembayaran tahap keempat sebesar 20% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp3.600.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp5.765.806.800, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2006. Pembayaran tahap kelima sebesar 20% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp3.600.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp6.745.993.956, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2007. Pembayaran tahap terakhir sebesar 30% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp5.400.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp11.839.219.393, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2008.
- Sampai saat ini PT Saribumi Eramaju masih mempunyai utang dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu pembayaran tahap ke lima sebesar Rp6.745.993.956 dan pembayaran tahap terakhir sebesar Rp11.839.219.393 kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

### 3) PT Yakinland Propertindo

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Yakinland Propertindo yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangi tanggal 15 Oktober 2004 dengan Akta Notaris No. 167 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 22.250 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Kawasan Stasiun Juanda, Jakarta, kepada PT Yakinland Propertindo. Untuk dibangun perkantoran, pertokoan, dan bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.

*The second stage payment 10% of total compensation amounting to Rp1.800.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually and after deducting the option fee amounting to Rp500.000.000, which resulted Rp1.506.000.000, to be paid no later than December 23, 2004. The third stage payment 10% of total compensation amounting to Rp1.800.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp2.464.020.000 to be paid no later than December 23, 2005.*

- *The fourth stage payment 20% of total compensation amounting to Rp3.600.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp5.765.806.800 to be paid no later than December 23, 2006. The fifth stage payment 20% of total compensation amounting to Rp3.600.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp6.745.993.956 to be paid no later than December 23, 2007. The last stage payment 30% of total compensation amounting to Rp5.400.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp11.839.219.393 to be paid no later than December 23, 2008.*

- *Until now PT Saribumi Eramaju Jaya still have a debt with PT Kereta Api Indonesia (Persero) on the fifth stage payment amounting to Rp6.745.993.956 and the last stage payment amounting to Rp11.839.219.393 to PT Kereta Api Indonesia (Persero). And the remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).*

### 3) PT Yakinland Propertindo

*PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Yakinland Propertindo relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on October 15, 2004, by Notarial Deed No. 167 of Notary Surjadi Jasin, SH. The cooperative agreements include as follows:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 22.250 m<sup>2</sup> located in Juanda Station Area, Jakarta, to PT Yakinland Propertindo, to be used as office buildings, shops and other buildings for the period of 30 (thirty) years.*

- PT Yakinland Propertindo dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu selama 30 tahun sejak perjanjian ditandatangani, atau sampai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Yakinland Propertindo diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Yakinland Propertindo sebesar Rp2.330.000.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp500.000.000, setelah dikurangi *option fee* sebesar Rp500.000.000, dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp230.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 15 Oktober 2005.
- Pembayaran tahap ketiga dan keempat masing-masing sebesar Rp247.000.000 dan Rp265.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 15 April dan 15 Oktober 2006. Pembayaran tahap kelima dan keenam masing-masing sebesar Rp284.000.000 dan Rp304.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal dibayarkan paling lambat tanggal 15 April dan 15 Oktober 2007.
- *PT Yakinland Propertindo with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for a maximum period of 30 years since the agreement signing date or up to the end of agreement.*
- *PT Yakinland Propertindo at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Yakinland Propertindo of Rp2.330.000.000, excluding VAT, which is paid gradually.*
- *Compensation payments will be made within six stages. The first stage payment amounting to Rp500.000.000, net of option fee amounting to Rp500.000.000, to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp230.000.000 to be paid no later than October 15, 2005.*
- *The third stage and fourth stage payments amounting to Rp247.000.000 and Rp265.000.000, respectively, to be paid no later than April 15 and October 15, 2006. The fifth stage and sixth stage payments amounting to Rp284.000.000 and Rp304.000.000, respectively, to be paid no later than April 15 and October 15, 2007.*

#### 4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Pentasena Binawisesa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan mall, pertokoan dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 18 Maret 2004 dengan Akta Notaris No. 156 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH yang telah mengalami perubahan sesuai dengan 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:

#### 4) PT Pentasena Binawisesa

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Pentasena Binawisesa associated with leasing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as building malls, shops and other buildings. Contract agreement signed on March 18, 2004 by Notary Surjadi Jasin, SH., Notarial Deed No. 156, which has been modified in accordance with the Addendum to the Deed No. 164 dated October 14, 2006, prepared by the Notary Surjadi Jasin, SH. Some important things defined in the agreement are:*

Addendum dengan Akta Notaris No. 164, tanggal 14 Oktober 2006 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 32.430 m<sup>2</sup> 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 Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) tahun terhitung mulai 48(empat puluh delapan) bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Pentasena Binawisesa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Pentasena Binawisesa kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Citra Buana Prasida sebesar Rp33.033.578.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 5 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp1.977.485.000, dibayarkan dalam dua kali pembayaran yaitu sebesar Rp1.000.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian dan sisanya sebesar Rp977.485.000 dibayarkan paling lambat 7 hari setelah penandatanganan perjanjian.

*Addendum to the Deed No. 164, dated October 14, 2006 before a Notary Surjadi Jasin, SH. Some important things set forth in the agreement are:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) rental of ± 32.430 m<sup>2</sup> of land located along the emplacement at Dipo Kereta Kampung Bandan emplacement, Jakarta, with PT Pentasena Binawisesa to build a mall, shops and other buildings for a period of 30 (thirty) years.*
- *PT Pentasena Binawisesa with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for a maximum period of 30 (Thirty) years starting from 48 (forty-eight) months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.*
- *PT Pentasena Binawisesa end of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Pentasena Binawisesa to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.*
- *For PT Kereta Api Indonesia (Persero) use land to receive monetary compensation from PT Citra Buana Prasida amount Rp33.033.578.000, excluding VAT, which is repaid gradually with 5-year payment term.*
- *Compensation payment will be made within six stages. The first stage stage payment amounting Rp1.977.485.000 to be paid in two payment, the first payment amounting to Rp1.000.000.000 to be paid at the agreement signing date and the remaining balance amounting Rp977.485.000 to be paid no later than 7 days after the agreement signing date.*

Pembayaran tahap kedua sebesar Rp2.013.635.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp300.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2005. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp2.709.129.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2006. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp6.116.785.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2007. Pembayaran tahap kelima Rp7.205.888.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2008. Pembayaran tahap terakhir (keenam) sebesar Rp12.665.656.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2009. Untuk pembayaran tahap ke empat sebesar Rp6.116.785.000, pembayaran tahap ke lima sebesar Rp7.205.888.000 dan pembayaran tahap terakhir sebesar Rp12.665.656.000, PT Pentasena Binawisesa belum membayarkan utangnya kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

##### **5) Koperasi Jasa Konstruksi Mitra Konstruksi Indonesia (KJK – Makindo) Pusat Jawa Barat**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan KJK – Makindo yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 3 Februari 2005 dengan Akta Notaris No. 9 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 10.133 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Desa Angke, Kecamatan Tambora, Jakarta Barat, kepada KJK – Makindo untuk dibangun pertokoan, kios, dan bangunan lainnya dengan jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- KJK – Makindo dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 20 (dua puluh) tahun terhitung mulai 24 (dua puluh empat) bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- KJK – Makindo diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.

The second stage payment amounting to Rp2.013.635.000, net of option fee amounting to Rp300.000.000, to be paid not later than June 18, 2005. The third stage payment amounting to Rp2.709.129.000 to be paid no later than March 18, 2006. The fourth stage payment amounting to Rp6.116.785.000 to be paid no later than March 18, 2007. The fifth stage payment amounting to Rp7.205.888.000 to be paid no later than March 18, 2008. The last (sixth) stage payment amounting to Rp12.665.656.000 to be paid no later than March 18, 2009. For the fourth stage payment amounting to Rp6.116.785.000, fifth stage payment amounting to Rp7.205.888.000, and the last stage payment amounting to Rp12.665.656.000 PT Pentasena Binawisesa have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).

##### **5) Koperasi Jasa Konstruksi Mitra Konstruksi Indonesia (KJK – Makindo) Pusat Jawa Barat**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with KJK – Makindo relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on February 3, 2005, by Notarial Deed No. 9 of Notary Surjadi Jasin, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 10.133 m<sup>2</sup> located in Angke Village, Tambora Sub-regency, West Jakarta, to KJK – Makindo, to be used as shops, stalls and other buildings for the period of 20 (twenty) years.
- KJK – Makindo with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for a maximum period of 20 (twenty) years starting from 24 (Twenty - four)months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.
- KJK – Makindo at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.

- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari KJK – Makindo sebesar Rp2.965.600.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 2 (dua) tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam tiga tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp750.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp770.000.000, setelah dikurangi *option fee* sebesar Rp100.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 3 Februari 2006. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp1.345.600.000 dibayarkan paling lambat tanggal 3 Februari 2007.

#### 6) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Citra Buana Prasida yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai lahan untuk bangunan mall dan apartemen. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 25 April 2003 dengan Akta Notaris No. 59 dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum tanggal 06 April 2006 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 135.000 m<sup>2</sup> yang berada pada Jln. Pasirkaliki kepada PT Citra Buana Prasida. Untuk dibangun *gallery mall*, *shopping mall*, hotel, apartemen, *shopping house* serta bangunan lainnya dengan lokasi sebagaimana diuraikan dalam perjanjian dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Citra Buana Prasida dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengelolaan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 60 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Citra Buana Prasida diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Citra Buana Prasida kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.

- For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from KJK – Makindo of Rp2.965.600.000, excluding VAT, which is paid gradually with 2 (two) -years payment term.
- Compensation payments will be made within three stages. The first stage payment amounting to Rp750.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp770.000.000, net of option fee amounting to Rp100.000.000, to be paid no later than February 3, 2006. The third stage payment amounting to Rp1.345.600.000 to be paid no later than February 3, 2007.

#### 6) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Citra Buana Prasida What about the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as land for shopping centers and apartments. Contract agreement was signed April 25, 2003 by Notary Surjadi Jasin, SH., Notarial Deed No. 59, which has been modified in accordance with Addendum dated April 6, 2006, prepared by the Notary Surjadi Jasin, SH. Some important things that are defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) lease the land area of ± 135.000 m<sup>2</sup> m<sup>2</sup> ± located on Pasirkaliki Street to PT Citra Buana Prasida. To be built gallery mall, shopping malls, hotels, apartments, shopping and other buildings house with location as described in the agreement with the period of 30 (thirty) years.
- PT Citra Buana Prasida with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will Right of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api Indonesia (Persero) of land for a maximum period of 30 years commencing 60 months after this agreement signed or in accordance with the agreement endless time.
- PT Citra Buana Prasida expiration of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Citra Buana Prasida to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.

- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Citra Buana Prasida sebesar Rp38.484.000.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap. Dikarenakan pembayaran kompensasi dilakukan secara bertahap maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan *cost of money* sehingga kompensasi yang diterima PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp69.919.680.000.

- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam empat belas tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp2.888.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp2.888.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2004. Pembayaran *goodwill* sebesar 12% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp1.039.680.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2006.

Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp8.664.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2007. Pembayaran tahap keempat sampai tahap ketiga belas masing-masing sebesar Rp5.000.000.000 dibayarkan paling lambat setiap tanggal 25 April tahun yang bersangkutan dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2017. Pembayaran tahap keempat belas sebesar Rp4.440.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2018. Untuk pembayaran tahap ke dua sebesar Rp2.888.000.000, tahap ke empat sampai dengan pembayaran ke tiga belas masing - masing sebesar Rp5.000.000.000, dan tahap ke lima belas sebesar Rp4.440.000.000, PT Citra Buana Prasida belum membayarkan utangnya kepada PT kereta Api Indonesia (Persero). Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

## 7) PT Prima Jaya Mandiri

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Prima Jaya Mandiri yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Desember 2004 dengan Akta Notaris No. 1 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum tanggal 5 Juli 2007, dari notaris yang sama. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- To use the land of PT Kereta Api Indonesia (Persero) to get cash compensation from PT Citra Buana Prasida Rp38.484.000.000, which is repaid gradually. Because the payment of compensation be gradual so that the PT Kereta Api Indonesia (Persero) to get the cost of money so that the compensation received by PT Kereta Api Indonesia (Persero) amounting to Rp69.919.680.000.*

- Compensation payments will be made within fourteen stages. The first stage payment amounting to Rp2.888.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp2.888.000.000 to be paid no later than April 25, 2004. Goodwill payment of 12% from the third stage payment amounting to Rp1.039.680.000 to be paid no later than April 25, 2006.*

*The third stage payment amounting to Rp8.664.000.000 to be paid no later than April 25, 2007. The fourth stage to thirteenth stage payments each of them amounting to Rp5.000.000.000 to be paid no later than April 25 each year from 2008 to 2017. The fourteenth stage payment amounting to Rp4.440.000.000 to be paid no later than April 25, 2018. For the second stage payment amounting to Rp2.888.000.000, the fourth stage payment until to the fourteen stage payment each amounting to Rp5.000.000.000 and the Fifteen stage payment amounting to Rp4.440.000.000, PT Citra Buana Prasida have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia (Persero). And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).*

## 7) PT Prima Jaya Mandiri

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with PT Prima Jaya Mandiri relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on December 1, 2004 by Notarial Deed No. 1 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with Addendum dated July 5, 2007, of the same notary. The cooperative agreements include as follows:*

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 61.684 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Kawasan Emplasemen Stasiun Bandung, Bandung, kepada PT Prima Jaya Mandiri Untuk dibangun *gallery mall, shopping mall, hotel*, serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Prima Jaya Mandiri dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut selama 30 (tiga puluh) tahun terhitung mulai 24 (dua puluh empat) bulan sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Prima Jaya Mandiri diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Prima Jaya Mandiri sebesar Rp53.109.447.325, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 10 (sepuluh) tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam sebelas tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp4.610.600.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp1.657.761.000, setelah dikurangi *option fee* sebesar Rp500.000.000, dibayarkan paling lambat 7 (tujuh) hari setelah penandatanganan adendum perjanjian.
- Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp2.524.580.000 dan Pembayaran *goodwill* sebesar 9,5% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp179.876.325 dibayarkan paling lambat 1 September 2007. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp2.953.759.000 dibayarkan paling lambat 1 Desember 2007. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp3.455.898.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2008.

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 61.684 m<sup>2</sup> of located in Bandung Station Emplacement area, Bandung, to PT Prima Jaya Mandiri to be used as gallery mall, shopping mall, hotel and other buildings for a period of 30 (thirty) years.*
- *PT Prima Jaya Mandiri with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 (thirty) years starting from 24 (twenty four) months since the agreement signing date.*
- *PT Prima Jaya Mandiri at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Prima Jaya Mandiri of Rp53.109.447.325, excluding VAT, which is paid gradually with 10 (ten) years payment term.*
- *Compensation payments will be made within eleventh stages. The first stage payment amounting to Rp4.610.600.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp1.657.761.000, net of option fee amounting to Rp500.000.000, to be paid no later than 7 (seven) days after the addendum agreement signing date.*
- *The third stage payment amounting to Rp2.524.580.000 and Goodwill payment of 9,5% from the third stage payment amounting to Rp179.876.325 to be paid no later than September 1, 2007. The fourth stage payment amounting to Rp2.953.759.000 to be paid no later than December 1, 2007. The fifth stage payment amounting to Rp3.455.898.000 to be paid no later than December 1, 2008.*

- Pembayaran tahap keenam sebesar Rp4.043.400.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2009. Pembayaran tahap ketujuh sebesar Rp4.730.778.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2010. Pembayaran tahap kedelapan sebesar Rp5.535.011.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2011. Pembayaran tahap kesembilan sebesar Rp6.475.963.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2012. Pembayaran tahap kesepuluh sebesar Rp7.576.876.000 dibayarkan paling lambat 1 Desember 2013. Pembayaran tahap kesebelas sebesar Rp8.864.945.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2014. Untuk pembayaran tahap tiga ditambahkan goodwill, sampai dengan pembayaran ke tiga belas yang jumlahnya Rp46.341.086.325 secara keseluruhan, PT Prima Jaya Mandiri belum membayar utangnya kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dan sisa Kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

**8) PT Sinar Matahari Cipta Guna  
 (d/h PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya)**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 08 Juli 1992 dengan Akta Notaris No. 150 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum dengan Akta Notaris No. 69, tanggal 23 Juli 2003, dari notaris yang sama. Sesuai dengan Nota nomor 423/CA/III/2013 menyatakan bahwa saat ini PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya bernama PT Sinar Matahari Cipta Guna. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 29.020 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Jalan Semut Baru, Kelurahan Bongkar, Kecamatan Pabean Cantikan, Surabaya, kepada PT Sinar Matahari Cipta Guna untuk dibangun ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 25 (dua puluh lima) tahun.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu 27 tahun terhitung sejak penyerahan tanah pada tanggal 10 Maret 2003 atau sampai dengan berakhirnya masa perjanjian.

- The sixth stage payment amounting to Rp4.043.400.000 to be paid no later than December 1, 2009. The seventh stage payment amounting to Rp4.730.778.000 to be paid no later than December 1, 2010. The eighth stage payment amounting to Rp5.535.011.000 to be paid no later than December 1, 2011. The ninth stage payment amounting to Rp6.475.963.000 to be paid no later than December 1, 2012. The tenth stage payment amounting to Rp7.576.876.000 to be paid no later than December 1, 2013. The eleventh stage payment amounting to Rp8.864.945.000 to be paid no later than December 1, 2014. For the third stage payment plus goodwill, until the thirteen stage payment amounting to Rp46.341.086.325, PT Prima Jaya Mandiri have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).

**8) PT Sinar Matahari Cipta Guna  
 (d/h PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya)**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on July 08, 1992 by Notarial Deed No. 150 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with the Addendum of Notarial Deed No. 69 dated July 23, 2003, of the same notary. In accordance to noted number 423/CA/III/2013 that PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya named as PT Sinar Matahari Cipta Guna. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 29.020 m<sup>2</sup> located in Semut Baru Street, Bongkar Sub-district, Pabean Cantikan Sub-regency, Surabaya, to PT Sinar Matahari Cipta Guna to be used as shop houses and other buildings for the period of 25 (twenty five) years.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for the period of 27 years since the land handover on June 10, 2003 or in accordance with the end of agreement.

- PT Sinar Matahari Cipta Guna Jaya diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Sinar Matahari Cipta Guna sebesar Rp7.076.070.300, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam empat tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp707.607.030 dibayarkan paling lambat 3 bulan dari penyerahan tanah. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp707.607.030 dibayarkan paling lambat pada saat pembangunan ruko sudah mencapai 50% atau paling lambat 12 (dua belas) bulan dari tanggal penyerahan tanah. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp1.415.214.060 dibayarkan paling lambat pada saat pembangunan ruko telah mencapai 100% atau paling lambat 24 (dua puluh empat) bulan dari tanggal penyerahan tanah. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp4.245.642.180 dibayarkan paling lambat 48 (empat puluh delapan) bulan dari tanggal penyerahan tanah.

#### 9) PT Senopati Perkasa

##### a. Sewa Tanah di Stasiun Semut Kota, Surabaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 1 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 13.000 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Stasiun Semut Kota, Surabaya, kepada PT Senopati Perkasa untuk dibangun pusat perbelanjaan, ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Senopati Perkasa dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.

- *PT Sinar Matahari Cipta Guna at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Sinar Matahari Cipta Guna of Rp7.076.070.300, excluding VAT, which is paid gradually.*
- *Compensation payments will be made within four stages. The first stage payment amounting to Rp707.607.030 to be paid no later than 3 months after land handover. The second stage payment amounting to Rp707.607.030 to be paid after shop houses construction has reached 50% or no later than 12 (twelve) months after land handover. The third stage payment amounting to Rp1.415.214.060 to be paid after shop houses construction has reached 100% or no later than 24 (twenty four) months after land handover. The fourth stage payment amounting to Rp4.245.642.180 to be paid no later than 48 (forty eight) months after land handover.*

#### 9) PT Senopati Perkasa

##### a. Land Lease in Semut Kota Station, Surabaya

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 1 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:*

- *PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 13.000 m<sup>2</sup> located in Semut Kota Station, Surabaya, to PT Senopati Perkasa to be used as shopping center, shop houses and other buildings for a period of 30 (thirty) years.*
- *PT Senopati Perkasa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 4 year since the agreement signing date.*

- PT Senopati Perkasa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp2.091.539.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp209.153.900 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp313.730.850 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp313.730.850 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong.

Pembayaran tahap keempat sebesar Rp418.307.800 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp836.615.600 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan.

#### 9) PT Senopati Perkasa

##### b. Sewa Tanah di Stasiun Wonokromo, Surabaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 2 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 120.000 m<sup>2</sup> yang terletak di Stasiun Wonokromo, Surabaya, kepada PT Senopati Perkasa. Untuk dibangun pusat perbelanjaan, ruko, dan bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.

- *PT Senopati Perkasa at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp2.091.539.000 which is paid gradually.*
- *Compensation payments will be made within five stages. For the first stage payment amounting to Rp209.153.900 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp313.730.850 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp313.730.850 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition.*

*The fourth stage payment amounting to Rp418.307.800 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp836.615.600 to be paid 6 month after the fourth stage payment.*

#### 9) PT Senopati Perkasa

##### b. Land Lease in Wonokromo Station, Surabaya

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 1 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 120,000 m<sup>2</sup> located in Wonokromo Station, Surabaya, to PT Senopati Perkasa to be used as shopping center, shop houses and other buildings for a period of 30 (thirty) years.*

- PT Senopati Perkasa dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp3.796.719.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp379.671.900 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp569.507.850 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp569.507.850 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong.

Pembayaran tahap keempat sebesar Rp759.343.800 harus telah dibayarkan paling lambat 6 (enam) bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp1.518.687.600 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan. Untuk pembayaran kompensasi dalam perjanjian ini, PT Senopati Perkasa belum melakukan pembayaran kepada PT Kereta Api Indonesian (Persero). Kompensasi yang belum dibayarkan tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

- *PT Senopati Perkasa with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 4 year since the agreement*
- *PT Senopati Perkasa at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp3.796.719.000 which is paid gradually.*
- *Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp379.671.900 to be paid at the agreement signing date.*  
*The second stage payment amounting to Rp569.507.850 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp569.507.850 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition.*
- *The fourth stage payment amounting to Rp759.343.800 to be paid no later than 6 (six) month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp1.518.687.600 to be paid 6 month after the fourth stage payment. For the Compensation payment in this agreement, PT Senopati Perkasa have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia (Persero). An unpaid compensation will be risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).*

**9) PT Senopati Perkasa**  
**c. Sewa Tanah di Stasiun Pasar Turi,**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 3 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 50.000 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Stasiun Pasarturi, Surabaya, kepada PT Senopati Perkasa untuk dibangun pusat perbelanjaan, ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Senopati Perkasa dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhiri perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp2.474.575.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp247.457.500 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp371.186.250 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp371.186.250 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong.

**9) PT Senopati Perkasa**  
**c. Land Lease in Stasiun Pasar Turi,**

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 3 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 50.000 m<sup>2</sup> of located in Pasarturi Station, Surabaya, to PT Senopati Perkasa to be used as shopping center, shop houses and other buildings for a period of 30 (thirty) years.*
- *PT Senopati Perkasa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 4 year since the agreement signing date.*
- *PT Senopati Perkasa at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp2.474.575.000 which is paid gradually.*
- *Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp247.457.500 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp371.186.250 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp371.186.250 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition.*

Pembayaran tahap keempat sebesar Rp494.915.000 harus telah dibayarkan paling lambat 6 (enam) bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 (enam) bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp989.830.000 harus telah dibayarkan 6 (enam) bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan.

#### 10) PT Persada Sentosa Wirajaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Persada Sentosa Wirajaya yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 30 September 1996 dengan Akta Notaris No. 79 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 8.000 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Jalan Johar, Surabaya, kepada PT Persada Sentosa Wirajaya untuk dibangun ruko atau perkantoran dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun. Sesuai dengan Surat PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara dengan nomor HK.213/II/15/KA-2013 tanggal 12 Februari 2013 mengenai Rekomendasi Addendum Perjanjian Kerjasama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Persada Sentosa Wirajaya tentang pemanfaatan Aset di Jl Johar No. 1 Surabaya, menyatakan bahwa terjadi perubahan peruntukan menjadi pertokoan/ mall.
- PT Persada Sentosa Wirajaya dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) tahun terhitung mulai 24 (dua puluh empat) bulan sejak pengosongan hunian liar selesai terlaksana secara tuntas.
- PT Persada Sentosa Wirajaya diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Persada Sentosa Wirajaya sebesar Rp2.500.000.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.

*The fourth stage payment amounting to Rp494.915.000 to be paid no later than 6 (six) month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 (six) month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp989.830.000 to be paid 6 (six) month after the fourth stage payment.*

#### 10) PT Persada Sentosa Wirajaya

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) entered into cooperative agreement with PT Persada sentosa Wirajaya a relating to the lease of land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero). The agreement was signed on September 30, 1996, by Notarial Deed No. 79 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:*

- *PT Kereta Api Indonesia (Persero) leases the land area of ± 8.000 m<sup>2</sup> located in Johar Street, Surabaya, to PT Persada Sentosa Wirajaya to be used as shops or office buildings for the period of 30 (thirty) years. In Accordance to PT Kereta Api Indonesia (Persero) letter to Minister of State-owned enterprises with the number of HK. 213/II/3/KA-2013 dated February 12' 2013 regarding Recommendations Addendum cooperation agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Persada Sentosa Wirajaya about Asset utilization on Johar Street No. 1 Surabaya that there is a change of use to retail/ mall.*
- *PT Persada Sentosa Wirajaya with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api Indonesia (Persero) land for a maximum period of 30 (thirty) years starting from 24 (twenty four) months since the evacuation of illegitimate residence has done completely.*
- *PT Persada Sentosa Wirajaya at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with decent condition of use.*
- *For the use of the land, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receives cash compensation from PT Persada Sentosa Wirajaya of Rp2.500.000.000, which is paid gradually.*

- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp250.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp375.000.000 dibayarkan paling lambat setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) diserahkan kepada PT Persada Sentosa Wirajaya dalam keadaan kosong.
- Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp375.000.000 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada PT Persada Sentosa Wirajaya dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp500.000.000 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp1.000.000.000 harus telah dibayarkan paling lambat 12 bulan setelah pembayaran keempat dilaksanakan. Untuk pembayaran kompensasi dalam perjanjian ini, PT Persada Sentosa Wirajaya belum melakukan pembayaran kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Kompensasi yang belum dibayarkan tersebut akan beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp250.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp375.000.000 to be paid at the latest after 50% of land area owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) is handed over to PT Persada Sentosa Wirajaya in vacant condition.
- The third stage payment amounting to Rp375.000.000 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Persada Sentosa Wirajaya in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp500.000.000 to be paid no later than 6 months after the third stage payment. The fifth stage payment amounting to Rp1.000.000.000 should be paid no later than 12 (twelve)months after the fourth stage payment. For the Compensation payment in this agreement, PT Persada Sentosa Wirajaya have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia (Persero). An unpaid compensation will be risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).

#### 11) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Persada Alam Nusantara yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan *shopping center* dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 15 Oktober 2004 dengan Akta Notaris No. 165 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum I tanggal 23 Januari 2007. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 10.504 m<sup>2</sup> yang terletak di Jalan Dupak, Emplasemen Stasiun Pasar Turi, Surabaya kepada PT Persada Alam Nusantara. Untuk dibangun *shopping center*, pertokoan serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Persada Alam Nusantara dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT Kereta Api Indonesia (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 Kereta Api Indonesia (Persero) rental of ± 10.504 m<sup>2</sup> 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 Kereta Api Indonesia (Persero) will acquire Rights of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api Indonesia (Persero) of land for a maximum period of 30 years since the 24 months since the signing of this agreement or in accordance with the contract expiration time.

#### 11) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Persada Alam Nusantara associated with leasing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as a shopping center building and other building. The agreement was signed on October 15, 2004 with a No. 165 deed prepared by Surjadi Jasin, SH., which has been modified in accordance with Addendum I dated January 23, 2007. Some important things that are defined in the agreement are:

- PT Persada Alam Nusantara diakhiri perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Persada Alam Nusantara kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Persada Alam Nusantara sebesar Rp9.190.790.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam delapan tahap. Untuk tahap pertama sebesar Rp1.394.100.000 dibayar pada saat ditandatangani perjanjian, tahap kedua sebesar Rp1.447.000.000 setelah dikurangi *option fee* sebesar Rp300.000.000, didapat Rp1.147.000.000 selambat-lambatnya tanggal 14 April 2005, pembayaran tahap ketiga Rp1.559.000.000 paling lambat tanggal 14 Oktober 2005, tahap keempat sebesar Rp1.679.700.000 paling lambat tanggal 14 April 2006, tahap kelima Rp1.809.600.000 pembayaran paling lambat tanggal 14 Oktober 2006, tahap keenam Rp514.740.000 selambat-lambatnya tanggal 23 Januari 2007, tahap ketujuh dan kedelapan masing-masing sebesar Rp390.882.000 dan Rp395.768.000 selambat-lambatnya tanggal 23 Februari dan 23 Maret 2007.

## 50. CATATAN LITIGASI

### a. Investasi Pada PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM)

Pada tanggal 29 Agustus 2008, Perusahaan melakukan penempatan investasi dalam bentuk Kontrak Penempatan Dana (Discretionary Fund) pada PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) sebesar Rp5.000.000.000, dengan target investasi 11% per tahun untuk periode kontrak selama 3 (tiga) bulan.

Sehubungan dengan terjadinya subprime mortgage di Amerika Serikat yang berdampak langsung terhadap likuiditas dan ketidakmampuan PT OKCM untuk mengembalikan investasi Perusahaan yang telah jatuh tempo pada tanggal 29 Nopember 2008, sehingga PT OKCM melakukan perpanjangan 2 (dua) kali melalui surat konfirmasi pada tanggal 29 Nopember 2008 dan 27 Februari 2009, dengan periode perpanjangan selama 3 (tiga) bulan.

- *PT Persada Alam Nusantara at the end of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Persada Alam Nusantara to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.*
- *For land use, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receive cash compensation from PT Persada Alam Nusantara as much as Rp9.190.790.000, excluding PPN, which is repaid gradually.*
- *Payment will be made in eight stages. For the first phase Rp1.394.100.000 paid upon signing of the agreement, the second phase Rp1.447.000.000 after deducting the cost of options amounting to Rp300.000.000, Rp1.147.000.000 obtained no later than the date 14 April, 2005 Rp1.559.000.000 third stage payment no later than the date of October 14, 2005 Rp1.679.700.000 fourth stage no later than April 14, 2006, stage fifth Rp1.809.600.000 payment no later than the date of October 14, 2006, the sixth stage of Rp514.740.000 January 23, 2007 at the last stage, the seventh and eighth respectively Rp390.882.000 and Rp395.768.000 no later than February 23 and March 23, 2007.*

## 50. LITIGATION NOTES

### a. *Investment to PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM)*

*On August 29, 2008, a subsidiary of placing their investments in the form of Contract Placement Fund (Discretionary Fund) at PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) amounting to Rp5.000.000.000, with an investment target of 11% per annum for the period of contract for three (3) months.*

*In relation to the occurrence of subprime mortgage in United States that directly to the liquidity and inability PT OKCM to return to the Company investment matured on November 29, 2008, therefore PT OKCM perform extensions 2 (two) times through a confirmation letter on November 29, 2008 and February 27, 2009, with a period of extension of 3 (three) months.*

Kemudian dilakukan negosiasi dan tercapai kesepakatan yang diikuti dengan Addendum Pertama, dimana Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp1.000.000.000 pada tanggal 28 Mei 2009, sehingga sisa investasi menjadi sebesar Rp4.000.000.000 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 Rp4.000.000.000 milik Perusahaan akan dikelola kembali dalam jangka waktu sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan terhitung sejak tanggal 29 Agustus 2009 dengan target investasi 12% per tahun. Addendum Kedua Sementara ini ditandatangani pada tanggal 11 September 2009.

Sampai dengan tanggal pada tanggal 28 Februari 2010, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka kontrak diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua dalam kondisi Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp100.000.000, sehingga sisa dana investasi milik perusahaan menjadi sebesar Rp3.900.000.000. Nilai tersebut belum termasuk perhitungan target investasi dan denda akibat keterlambatan PT OKCM dalam mengembalikan sisa dana investasi dengan tepat waktu. Pada Addendum ini dimasukkan pasal penyertaan reksadana penempatan terbatas berupa kebun kelapa sawit dan pabrik minyak kelapa sawit sebagai *underlying assets* yang pengelolaannya diserahkan kepada Manajer Investasi. Addendum ini ditandatangani pada tanggal 1 April 2010.

Ketidakmampuan PT OKCM berlanjut sehingga kontrak diperpanjang berdasarkan Addendum Ketiga yang ditandatangani pada tanggal 2 Agustus 2010. Sehubungan dengan berakhirknya Addendum Ketiga dan PT OKCM masih belum mampu mengembalikan investasi, Direksi Perusahaan sedang melakukan negosiasi untuk melakukan penandatanganan Addendum Keempat. Disamping itu manajemen sedang melakukan upaya secara kolektif melalui Forum Nasabah KPD OKCM untuk menyelesaikan secara hukum melalui Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK).

*Then negotiate and reach an agreement that is followed by the First Amendment, which the subsidiaries receive a share of investment amounting to Rp1.000.000.000 OKCM PT on May 28, 2009, so the remaining investment of Rp4.000.000.000 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 Rp4.000.000.000 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 Rp100.000.000, so the remainder of the investment fund owned by a subsidiary for Rp3900.000.000. Total does not include the calculation of investment targets and penalties for OKCM PT late in returning the remaining investment fund in a timely manner. In the Addendum to this article included in mutual funds limited the placement of oil palm plantations and palm oil processing plant mini as the underlying asset custody Investment Manager. This addendum was signed on April 1, 2010.*

*The inability of PT OKCM continue to ensure that the contract is extended by the third addendum, signed on August 2, 2010. Relative to the end of the third and OKCM PT addendum even they can't pay the investment, a subsidiary of Administration is negotiating to make the signing of the fourth addendum. In addition, management is a collective effort by the KPD OKCM clients Forum to settle legally through the Capital Market and Financial Institution Supervisory Board (Bapepam-LK).*

Sehubungan dengan keterlambatan tingkat pengembalian investasi PT OKCM, berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan tanggal 29 Mei 2009 menetapkan estimasi penyisihan kerugian investasi di PT OKCM untuk tahun 2008 adalah sebesar Rp1.000.000.000 atau sebesar 20% dari nilai investasi tahun 2008 dan sebesar Rp800.000.000 untuk tahun 2009, sehingga akumulasi penyisihan kerugian investasi sebesar Rp1.800.000.000, yang dibebankan sekaligus pada tahun 2009. Penyisihan atas kerugian investasi PT OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek".

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi tanggal 16 November 2010, Perusahaan melakukan penyisihan kerugian atas investasi PT OKCM sebesar Rp2.100.000.000. Penyisihan atas kerugian investasi PT OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek", sehingga jumlah akumulasi penyisihan kerugian investasi tersebut sebesar Rp3.900.000.000.

Pada tanggal 26 Januari 2010 PT OKCM melakukan gugatan perbuatan melawan hukum terhadap PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan nomor surat 0253/Gugatan/SIP/I/2010 terkait kerugian materiil Rp12.750.000.000 dan kerugian immaterial Rp50.000.000.000.

Pada tanggal 4 Oktober 2010, berdasarkan Salinan Resmi Putusan Perkara Perdata No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel atas putusannya tanggal 2 September 2010, Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, menyatakan bahwa:

- 1) Pengadilan Negeri Jakarta Selatan tidak berwenang untuk mengadili perkara atas gugatan dari PT OKCM;
- 2) Menghukum PT OKCM untuk membayar biaya perkara sebesar Rp461.000 (empat ratus enam puluh satu ribu rupiah).

Atas keputusan tersebut, PT OKCM mengajukan banding dan diputuskan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Surat Pemberitahuan Isi Putusan Banding No. 637/PDT/2010/PTDKI.JKT tertanggal 6 Desember 2011 yang menyatakan bahwa:

- 1) Menerima permohonan banding dari PT OKCM;
- 2) Menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel tanggal 2 September 2010;
- 3) Menghukum PT OKCM untuk membayar biaya perkara dalam kedua tingkat pengadilan yang pada tingkat banding sejumlah Rp150.000 (seratus lima puluh ribu rupiah).

*In the late PT OKCM ROI based on general meeting of shareholders on 29 May, 2009 estimated reserve for loss on investments in PT OKCM for 2008 Rp1.000.000.000 or equal 20% of the value of investment in 2008 and amounted Rp800.000.000 for 2009 so that the accumulated reserve for possible losses on investment amounted Rp1.800.000.000, to be levied at the same time in 2009. Reserves for losses on investment represented PT OKCM "Unrealized Impairment of Securities".*

*Based on the Decision of the Board of Directors on November 16, 2010, the subsidiary of a provision of Rp2.100.000.000. PT OKCM. Allowance for investment losses is presented PT OKCM "Unrealized Loss on Impairment of Securities." So that the amount of the accumulated allowance for losses on these investments is Rp3.900.000.000.*

*PT OKCM filed the lawsuit to PT Kereta Api Indonesia (Persero) on 26 January, 2010 number 0253/Gugatan/SIP/I/2010 related material losses in amount to Rp12.750.000.000 and immaterial losses in amount to Rp50.000.000.000.*

*On October 4, 2010, based on a copy of the Official verdict of the Civil Case No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel over decision on September 2, 2010, the South Jakarta District Court, stating that:*

*The South Jakarta District Court is not authorized to adjudicate the matter over a lawsuit from PT OKCM;*

*Punish PT OKCM to pay fees amounting to Rp461.000 (four hundred sixty one thousand rupiah).*

*Upon the decision, PT OKCM filed an appeal and decided by the South Jakarta District Court with the contents of the notice of Appeal Ruling No. 637/PDT/2010/PTDKI.JKT dated December 6, 2011, which States that:*

- 1) Receive appeal from PT OKCM;
- 2) Strengthen the South Jakarta State Court Decision No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel on September 2, 2010;
- 3) Punish PT OKCM to pay the fees in the second level of the Court of appeal on a number of Rp150.000 (one hundred fifty thousand rupiah).

Perusahaan telah melaporkan dan menggugat PT OKCM ke Pengadilan sebagai berikut:

- 1) Pada tanggal 1 Desember 2011, melalui anak perusahaan, PT Railink, telah menunjuk Indra Marzon, SH., selaku Advokat dan/ atau selaku Konsultan Hukum Perseroan, dalam Perkara Permohonan Gugatan Ingkar Janji (Wanprestasi) di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan atas PT OKCM (PT OKCM) dan telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Nomor Register 691/Pdt.6/2011/PN Jakarta Selatan tanggal 23 Desember 2011.
- 2) Pada tanggal 22 Desember 2011 perusahaan secara langsung menunjuk Kantor Hukum Handika Honggowongso & Partners untuk melaporkan PT OKCM kepada Polda Metro Jaya sehubungan dengan PENIPUAN dan atau PENGELAPAN dan atau PENCUCIAN UANG dengan tanda bukti lapor Nomor: TBL/4498/XII/2011/PMJ/Dit Reskrimum.

Di tahun 2014 PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) sedang dalam proses penyidikan di Direktorat Reserse Kriminal Umum Polda Metro Jaya berdasarkan laporan polisi Nomor: LP/4498/XII/2011/PMJ/Ditreskrimum, tanggal 22 Desember 2011 dengan terlapor Harjono Kesuma, Asri Sarawati dan Antonius TP Siahaan.

Pada tanggal 17 Maret 2014 Direktorat Reserse Kriminal Umum Polda Metro Jaya telah memanggil dan memeriksa saksi-saksi dan pegawai PT KAI untuk dimintai keterangan.

Perkara PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) ditangani oleh Kantor Hukum Rahmad Pratomo & Partners berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor: HK.214/III/48/KA-2014 tanggal 20 Maret 2014.

#### **b. Permasalahan Kerjasama Operasi**

Pada tanggal 16 Januari 2013, berdasarkan Surat Dewan Komisaris Nomor 02/CA/KOM/I/2103 tentang Progress Audit Investigasi SPI atas Permasalahan Lahan di Daop 4 Sm dan 6 Yk menjelaskan bahwa dari hasil diskusi SPI dengan Komite Audit tentang progres audit kejanggalan kontrak perjanjian kerja sama antara Perusahaan dengan CV Citra Indah Semarang (CIS) dan PT Abeta Cipta Indah (ACI) terhadap dua kontrak di wilayah Daop 4 Semarang dan lima kontrak di Daop 6 Yogyakarta yang masih berada dalam tahap investigasi detail permasalahan, diperoleh fakta sebagai berikut:

- 1) CIS dan ACI dalam mengurus sertifikat HPL atas nama Perusahaan, sebagai kompensasi, diberikan sertifikat HGB atas nama masing-masing perusahaan tersebut di atas JPL Perusahaan;

*The company has reported and sue PT OKCM to the Court as follows:*

- 1) On December 1, 2011, through its subsidiary, PT Railink, has appointed Indra Marzon, SH., As the Advocate and / or as a legal consultant of the Company, in Case Petition Lawsuit broken promises (default) in the South Jakarta District Court with the PT OKCM (PT OKCM) and was registered at the Registrar's Office by the South Jakarta District Court of South Jakarta Register No. 691/Pdt.6/2011/PN dated December 23, 2011.
- 2) On December 22, 2011 the company directly appointed the Handika Honggowongso & Partners Law to report the PT OKCM to the Polda Metro Jaya Police in connection with FRAUD and or embezzlement and or MONEY LAUNDERING with proof of report number: TBL/4498/XII/2011/PMJ/Dit Reskrimum.

*In 2014 the PT Kharya Optima Capital Management (PT OKCM) is in the process of investigation at the Directorate Reserse General's Criminal Polda Metro Jaya on police report number: LP/4498/XII/2011/PMJ/Ditreskrimum, dated December 22, 2011 with reported Harjono Kesuma, Asri Sarawati and Antonius TP Siahaan.*

*On June 17, 2014 Directorate Reserse General's Criminal Polda Metro Jaya has been calling and examining witnesses and employees of PT KAI to asked for a description.*

*Case on PT Kharya Optima Capital Management (PT OKCM) dealt with by the Law Office of Rahmad Pratomo & Partners based on special power of attorney number: HK. 214/III/48/KA-2014 June 20, 2014.*

#### **b. Joint Operation Problems**

*On 16 January 2013, based on Commissioners Letter Number 02/CA/KOM/I/2103 about SPI Audit Investigation Progress over Land Issues in Daop 4 Semarang and Daop 6 Yogyakarta that the results of the discussion between SPI and Audit Committee about the gaffe on cooperation agreement PT Kereta Api Indonesia with CV Citra Indah Semarang (CIS) and PT Abeta Cipta Indah (ACI) to two contracts in Daop 4 Semarang and five contracts in Daop 6 Yogyakarta still in investigated detail problems, obtained the facts as follows:*

- 1) CIS and ACI managed the HPL certificate under company's name, as compensation the HGB certificate is given under each company on company's JPL.

- 2) Masa kontrak persewaan dibuat 3 tahun atau 5 tahun yang dapat diperpanjang maksimum 3 kali, 5 kali atau 10 kali yang dinyatakan dalam kontrak dan pada beberapa kontrak diberi *grace period* di luar masa kontrak;
- 3) Dari 7 kontrak sewa, 5 lahan obyek kontrak telah terbit sertifikat HPL atas nama Perusahaan, namun yang dikuasai oleh Perusahaan hanya 2 (dua) sertifikat HPL sedang sisanya masih dikuasai pihak ketiga dan pihak lain;
- 4) Lahan yang telah memiliki HPL atas nama Perusahaan dan di atas HPL telah diberikan HGB atas nama CIS dan ACI, selanjutnya HGB tersebut dipecah menjadi beberapa unit kaveling yang di atas kaveling tersebut dibangun ruko atau kios yang dijual kepada pihak lain;
- 5) Masa kontrak telah berakhir tahun 2007, 2008, 2010 atau 2012 tergantung masing-masing isi kontrak dan tidak ada perpanjangan kontrak lagi. Dengan demikian selama perjanjian kontrak antara CIS dan ACI dengan pihak lainnya (pembeli kios/ruko), Perusahaan tidak memperoleh pendapatan sewa atas lahan tersebut;
- 6) Bangunan Perusahaan yang berdiri di atas lahan yang disewakan telah dibongkar untuk dibangun ruko/kios namun per 31 Desember 2012 masih tercatat pada akuntansi Daop 6 Yogyakarta, sedangkan untuk bangunan Perusahaan yang disewakan di Daop 4 Semarang belum diperoleh datanya.

Kondisi ini tidak menutup kemungkinan juga terjadi di wilayah Daop / Divre lainnya yang dapat berakibat Perusahaan berisiko menghadapi persoalan hukum dengan pembeli ruko/kios yang merasa bahwa HGB adalah hak mereka dan Perusahaan kehilangan kesempatan memperoleh pendapatan dari lahan aset yang dimiliki.

## 51. PERISTIWA SETELAH PERIODE PELAPORAN

Tidak ada peristiwa setelah tanggal neraca yang mempunyai akibat material terhadap laporan keuangan secara keseluruhan, kecuali semua hal yang material yang telah diungkapkan dalam laporan keuangan tersebut di atas.

## 52. PERSETUJUAN LAPORAN KEUANGAN

Manajemen bertanggungjawab sepenuhnya terhadap penyusunan laporan keuangan dan catatan atas laporan keuangan yang telah disetujui pada tanggal 17 Februari 2015.

- 2) *The term of the leasing contract is made 3 or 5 years and could extended no more than 3, 5, or 10 times which disclosed in contract and some contracts are given grace period outside the term of contract.*
- 3) *From 7 leasing contracts, 5 land contracts is issuance HPL certificate under company's name, but company only ruled 2 HPL certificate while the others is ruled by other parties.*
- 4) *Land that has HPL under company's name and on HPL that given HGB under CIS and ACI's name, next HGB is parted into some kavling units which built shop-house/kios that sold to other parties.*
- 5) *The end of the contract's term in 2007, 2008, 2010, or 2012 is depend on each contract and no extension for the contract. Company does not receive income from that leasing.*
- 6) *The company leased building is overhauled to build shop-house/kios, but per 31 December 2012 is noted in Daop 6 Yogyakarta's accounting, while Daop 4 Semarang have not noted yet.*

*This condition does not preclude the possibility happened in other Daop/Divre which impact to Legal Problem for the Company with the consumer of shop-house/kios that judge of losing income from the land they have.*

## 51. EVENTS AFTER THE REPORTING PERIOD

*There are no events after the reporting date which affect the statement of financial position materially. There are no events after the balance sheet date that have a material due to the financial statements as a whole, in all material respects except as disclosed in the financial statements mentioned above.*

## 52. APPROVAL OF FINANCIAL STATEMENTS

*The Management responsible for preparing financial statements and notes to financial statements, which were adopted on February 17, 2015.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
**INFORMASI TAMBAHAN**  
**LAPORAN POSISI KEUANGAN**  
31 Desember 2014  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
**SUPPLEMENTARY INFORMATION**  
**STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION**  
December 31, 2014  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
<b>ASET</b>			<b>ASSETS</b>
<b>ASET LANCAR</b>			<b>CURRENT ASSETS</b>
Kas dan Setara Kas	1.367.484.847.246	1.278.327.855.868	<i>Cash and cash equivalent</i>
Piutang Usaha	715.686.762.628	448.371.063.643	<i>Trade receivable</i>
Piutang Lain-Lain	30.325.003.046	136.966.232.814	<i>Other receivable</i>
Persediaan	560.598.128.323	638.527.404.893	<i>Inventories</i>
Pendapatan Yang Masih Harus Diterima	385.530.880.482	248.729.512.279	<i>Accrued income</i>
Uang Muka	280.895.318.159	11.838.802.256	<i>Advances</i>
Pajak Dibayar Dimuka	907.589.861	157.618.640.352	<i>Prepaid taxes</i>
Aset Lancar Lainnya	19.471.406.161	697.522.913.982	<i>Other current assets</i>
<b>Jumlah Aset Lancar</b>	<b>3.360.899.935.906</b>	<b>3.617.902.426.087</b>	<b>Total current assets</b>
<b>ASET TIDAK LANCAR</b>			<b>NON CURRENT ASSETS</b>
Penyertaan Pada Entitas Anak	458.637.000.000	458.637.000.000	<i>Investments in subsidiaries</i>
Aset Pajak Tangguhan	106.226.925.678	157.879.892.133	<i>Deferred tax assets</i>
Aset Tetap	11.423.706.394.179	9.769.473.337.316	<i>Fixed assets</i>
Investasi Properti	698.373.498	698.366.978	<i>Property investments</i>
Aset Lain-Lain:			<i>Other assets:</i>
Aset Dalam Pelaksanaan	22.573.531.219	24.745.291.538	<i>Construction In Progress</i>
Persediaan Scrap - Bersih	4.608.887.049	5.253.973.492	<i>Net - Scrap inventories</i>
Beban Ditangguhan - Bersih	-	-	<i>Net - Deferred charges</i>
Aset Tak Berwujud - Bersih	24.894.142.035	-	<i>Net - Intangible Assets</i>
Hak Pengoperasian Aset Prasarana -			<i>Net - Infrastructure assets operating</i>
Bersih	575.280.558.669	513.386.798.569	<i>rights</i>
Dana Pensiun Swakelola	67.734.230.160	60.317.955.206	<i>Self-managed pension fund</i>
Lain-lain	400	500	<i>Others</i>
<b>Jumlah Aset Tidak Lancar</b>	<b>12.684.360.042.886</b>	<b>10.990.392.615.731</b>	<b>Total non current assets</b>
<b>JUMLAH ASET</b>	<b>16.045.259.978.792</b>	<b>14.608.295.041.818</b>	<b>TOTAL ASSETS</b>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
**INFORMASI TAMBAHAN**  
**LAPORAN POSISI KEUANGAN**  
31 Desember 2014  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
**SUPPLEMENTARY INFORMATION**  
**STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION**  
December 31, 2014  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
<b>LIABILITAS DAN EKUITAS</b>			<b>LIABILITY AND EQUITY</b>
<b>LIABILITAS</b>			<b>LIABILITIES</b>
<b>LIABILITAS LANCAR</b>			<b>CURRENT LIABILITIES</b>
Pinjaman jangka pendek	3.236.895.179.254	1.593.966.745.833	<i>Short-term loans</i>
Utang usaha	740.250.302.001	1.152.144.053.011	<i>Trade payables</i>
Biaya yang masih harus dibayar	643.515.312.947	635.486.968.082	<i>Accrued expenses</i>
Utang pajak	34.936.673.333	511.098.836.679	<i>Taxes payable</i>
Pendapatan diterima dimuka	381.077.466.416	280.779.787.913	<i>Unearned revenues</i>
Liabilitas lancar lainnya	35.065.443.696	15.866.025.804	<i>Other current liabilities</i>
<b>Jumlah Liabilitas Lancar</b>	<b>5.071.740.377.647</b>	<b>4.189.342.417.322</b>	<b>Total current liabilities</b>
<b>LIABILITAS TIDAK LANCAR</b>			<b>NON CURRENT LIABILITIES</b>
Liabilitas imbalan kerja	85.926.186.000	82.167.423.000	<i>Employment benefit obligations</i>
Utang Iuran Pension Sekaligus	416.763.202.000	496.263.202.000	<i>Lump sum pension contribution liabilities</i>
Utang Iuran Pension Swakelola	67.734.230.160	60.317.955.206	<i>Self-managed pension fund contribution liabilities</i>
Liabilitas jangka panjang	4.027.975.902.153	4.051.152.302.862	<i>Long-term loans</i>
<b>Jumlah liabilitas tidak lancar</b>	<b>4.598.399.520.313</b>	<b>4.689.900.883.068</b>	<i>Total non current liabilities</i>
<b>JUMLAH LIABILITAS</b>	<b>9.670.139.897.960</b>	<b>8.879.243.300.390</b>	<b>TOTAL LIABILITIES</b>
<b>EKUITAS</b>			<b>EQUITY</b>
Modal Saham	3.296.547.000.000	3.296.547.000.000	<b>Capital stock</b>
(Modal dasar 3.500.000 saham, nominal Rp1.000.000 per saham. Ditempatkan dan disetor penuh 3.296.547 saham)			(Authorized 3.500.000 shares, par Rp1.000.000 per share. Issued and fully paid 3.296.547 shares)
Bantuan Pemerintan Yang Belum Ditentukan			
Statusnya	1.197.801.340.845	1.197.801.340.845	<i>Government Equity Participation</i>
Selsih likuidasi	968.134.948	968.134.948	<i>Difference liquidation</i>
Saldo laba:			<i>Retained earnings:</i>
Cadangan Umum	4.747.279.983	4.747.279.983	<i>General reserve</i>
Saldo Laba Yang Dicadangkan	669.202.921.083	669.202.921.083	<i>Appropriated</i>
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	1.205.853.403.973	559.785.064.569	<i>Unappropriated</i>
<b>JUMLAH EKUITAS</b>	<b>6.375.120.080.832</b>	<b>5.729.051.741.428</b>	<b>TOTAL EQUITY</b>
<b>JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS</b>	<b>16.045.259.978.792</b>	<b>14.608.295.041.818</b>	<b>TOTAL LIABILITY AND EQUITY</b>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK  
INFORMASI TAMBAHAN  
LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF**

Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY  
SUPPLEMENTARY INFORMATION  
STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME**

For the year then ended December 31, 2014  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2014	2013	
PENDAPATAN	8.892.783.570.060	7.128.922.754.953	REVENUE
BEBAN POKOK PENDAPATAN	6.162.060.187.280	4.890.199.163.142	COST OF REVENUES
<b>Laba Kotor</b>	<b>2.730.723.382.780</b>	<b>2.238.723.591.811</b>	<b>Gross profit</b>
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Beban Umum dan Administrasi	1.414.072.291.850	1.413.913.183.389	<i>General and administration expenses</i>
<b>Laba Usaha</b>	<b>1.316.651.090.930</b>	<b>824.810.408.422</b>	<b>Operating Income</b>
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN			OTHER INCOME (EXPENSES)
Pendapatan keuangan	19.507.512.794	18.917.176.957	<i>Finance incomes</i>
Beban keuangan	(601.359.849.070)	(299.201.889.828)	<i>Finance expenses</i>
Pendapatan Dividen	33.565.788.031	7.447.310.682	<i>Dividend</i>
Lain-Lain - Bersih	229.389.024.174	(12.252.797.232)	<i>Net - others expense</i>
Jumlah Pendapatan (Beban) Lain-Lain	(318.897.524.071)	(285.090.199.421)	<i>Total other income (expenses)</i>
<b>Laba Sebelum Pajak Penghasilan</b>	<b>997.753.566.859</b>	<b>539.720.209.001</b>	<b>Profit Before Income Tax</b>
MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN			BENEFIT (EXPENSE) INCOME TAX
Pajak Kini	(159.932.261.000)	(138.568.389.750)	<i>Current tax</i>
Pajak Tangguhan	(51.652.966.455)	(30.156.851.606)	<i>Deferred tax</i>
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	(211.585.227.455)	(168.725.241.356)	<i>Total benefit (expense) income tax</i>
<b>LABA BERSIH TAHUN BERJALAN</b>	<b>786.168.339.404</b>	<b>370.994.967.645</b>	<b>CURRENT YEAR NET-INCOME</b>
PENDAPATAN KOMPREHENSIF	-	-	COMPREHENSIVE INCOME
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF	<b>786.168.339.404</b>	<b>370.994.967.645</b>	<b>TOTAL COMPREHENSIVE INCOME</b>
Laba Per Saham	238.482,37	112.540,48	<i>Earning per share</i>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
**INFORMASI TAMBAHAN**  
**LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS**

Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
**SUPPLEMENTARY INFORMATION**  
**STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY**  
*For the year then ended December 31, 2014*  
*(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)*

	Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh/ Capital Issued and Fully Paid	Statusnya/ Government Equity Participation	Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan	Selisih Likuidasi/ Difference Liquidation	Cadangan Umum/ General Reserve	Saldo Laba / Retained Earnings Dicadangkan/ Appropriated	Belum Dicadangkan/ Unappropriated	Jumlah Ekuitas/ Total Equity	<i>Balance at December 31, 2012</i>
									Penambahan BPYBDS
<b>Saldo 31 Desember 2012</b>	<b>3.296.547.000.000</b>		<b>951.193.264.935</b>	<b>968.134.948</b>	<b>4.747.279.983</b>	<b>669.202.921.083</b>	<b>256.347.096.333</b>	<b>5.179.005.697.882</b>	
Dividen kepada pemegang saham	-	-	-	-	-	-	(67.557.000.010)	(67.557.000.010)	
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	-	-	370.994.967.645	370.994.967.645	Current year net-income
<b>Saldo 31 Desember 2013</b>	<b>3.296.547.000.000</b>		<b>1.197.801.340.845</b>	<b>968.134.948</b>	<b>4.747.279.983</b>	<b>669.202.921.083</b>	<b>559.735.064.569</b>	<b>5.779.051.741.428</b>	<i>Balance at December 31, 2013</i>
Dividen kepada pemegang saham	-	-	-	-	-	-	(140.100.000.000)	(140.100.000.000)	Dividend paid to shareholder addition
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	-	-	786.168.339.404	786.168.339.404	Current year net-income
<b>Saldo 31 Desember 2014</b>	<b>3.296.547.000.000</b>		<b>1.197.801.340.845</b>	<b>968.134.948</b>	<b>4.747.279.983</b>	<b>669.202.921.083</b>	<b>1.205.853.403.973</b>	<b>6.375.120.080.832</b>	<i>Balance at December 31, 2014</i>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
**INFORMASI TAMBAHAN**  
**LAPORAN ARUS KAS**

Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2014  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
**SUPPLEMENTARY INFORMATION**  
**STATEMENTS OF CASH FLOWS**

*For the year then ended December 31, 2014*  
*(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)*

	2014	2013	
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI</b>			<b>CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES</b>
Pendapatan dari pelanggan	8.924.994.435.316	6.959.471.197.397	<i>Cash receipts from customers</i>
Pembayaran kas kepada pemasok dan karyawan	(6.888.546.017.027)	(5.148.972.547.472)	<i>Cash paid to suppliers and employees</i>
Kas dihasilkan dari operasi	2.036.448.418.289	1.810.498.649.925	<i>Cash generated from operations</i>
Pembayaran bunga	(601.359.849.070)	(299.201.889.828)	<i>Interest payment</i>
Pembayaran pajak penghasilan	(394.286.406.816)	(168.725.241.356)	<i>Income taxes payment</i>
<b>Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi</b>	<b>1.040.802.162.403</b>	<b>1.342.571.518.741</b>	<b><i>Net Cash Provided from Operating Activities</i></b>
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI</b>			<b>CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES</b>
Penyertaan saham	-	(89.400.000.000)	<i>Investments</i>
Aset tetap	(2.041.609.811.570)	(4.376.990.540.610)	<i>Acquisition of fixed assets</i>
Hak pengelolaan aset prasarana	(61.893.760.100)	(332.102.507.365)	<i>Infrastructure assets operating rights</i>
Uang muka pembelian	(269.056.515.903)	(120.455.586.243)	<i>Advance payments</i>
Aset takberwujud	(24.894.142.035)	4.496.899.598	<i>Intangible assets</i>
Dana pensiun swakelola	(7.416.274.954)	(8.757.789.188)	<i>Self-managed pension fund</i>
Iuran pensiun sekaligus	(79.500.000.000)	(79.500.000.000)	<i>Lump-sum pension contribution</i>
Penerimaan Bunga	19.507.512.794	18.917.176.957	<i>Proceeds of interests</i>
Penerimaan dividen	33.565.788.031	7.447.310.682	<i>Proceeds of dividends</i>
<b>Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi</b>	<b>(2.431.297.203.737)</b>	<b>(4.976.345.036.169)</b>	<b><i>Net Cash Used in Investing Activities</i></b>
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN</b>			<b>CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES</b>
Penerimaan utang jangka pendek	1.642.928.433.421	864.147.504.865	<i>Proceeds of short-term loan</i>
Penerimaan utang jangka panjang	(23.176.400.709)	3.327.019.207.000	<i>Proceeds of long-term loan</i>
Pembayaran dividen	(140.100.000.000)	(67.557.000.010)	<i>Dividends paid to shareholders</i>
<b>Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan</b>	<b>1.479.652.032.712</b>	<b>4.123.609.711.855</b>	<b><i>Net Cash Provide from (Used in) Financing Activities</i></b>
Kenaikan bersih kas dan setara kas	89.156.991.378	489.836.194.428	<i>Net increase in cash and cash equivalents</i>
Kas dan setara kas pada awal periode	1.278.327.855.868	788.491.661.440	<i>Cash and cash equivalents at beginning year</i>
<b>Kas dan setara kas pada akhir periode</b>	<b>1.367.484.847.246</b>	<b>1.278.327.855.868</b>	<b><i>Cash and cash equivalents at end of the period</i></b>

# Referensi Kriteria Annual Report Award

## Cross Reference of Annual Report Award

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation
I.	Umum		I.	General
1	Laporan tahunan disajikan dalam bahasa Indonesia yang baik dan benar dan dianjurkan menyajikan juga dalam bahasa Inggris	√	1	In good and correct Indonesian, it is recommended to present the report also in English.
2	Laporan tahunan dicetak dengan kualitas yang baik dan menggunakan jenis dan ukuran huruf yang mudah dibaca	√	2	The annual report should be printed in good quality paper, using the font type and size that allow for easy reading
3	Laporan tahunan mencantumkan identitas perusahaan dengan jelas  Nama perusahaan dan tahun annual report ditampilkan di:  1. Sampul muka; 2. Samping; 3. Sampul belakang; dan 4. Setiap halaman	√  √  √  √	3	Should state clearly the identity of the company.  Name of company and year of the Annual Report is placed on:  1. The front cover; 2. Sides; 3. Back cover; 4. Each page.
4	Laporan tahunan ditampilkan di website perusahaan  Mencakup laporan tahunan terkini dan tahun-tahun sebelumnya	√	4	The Annual Report is presented in the company's website.  Including Present and Previous Annual report
II.	Ikhtisar Data Keuangan Penting		II.	Summary of Key Financial Information
1	Informasi hasil usaha perusahaan dalam bentuk perbandingan selama 3 (tiga) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 3 (tiga) tahun  Informasi memuat antara lain: 1. Penjualan/pendapatan usaha; 2. Laba (rugi); 3. Total laba (rugi) komprehensif; dan 4. Laba (rugi) per saham.	8	1	Result of the Company information in comparative form over a period of 5 financial years or since the commencement of business if the company has been running its business activities for less than 5 years.  The information contained includes: 1. Sales/income from business. 2. Profit (loss). 3. Total comprehensive profit (loss) 4. Net profit (loss) per share.
2	Informasi posisi keuangan perusahaan dalam bentuk perbandingan selama 3 (tiga) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 3 (tiga) tahun  Informasi memuat antara lain: 1. Jumlah investasi pada entitas asosiasi; 2. Jumlah aset; 3. Jumlah liabilitas; dan 4. Jumlah ekuitas.	8	2	Financial information in comparative form over a period of 5 financial years or since the commencement of business if the company has been running its business activities for less than 5 years.  The information contained includes: 1. Investments in associated entities 2. Total assets 3. Total liabilities 4. Total equity
3	Rasio keuangan dalam bentuk perbandingan selama 3 (tiga) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya selama kurang dari 3 (tiga) tahun  Informasi memuat 5 (lima) rasio keuangan yang umum dan relevan dengan industri perusahaan	9	3	Financial Ratio in comparative form over a period of 5 financial years or since the commencement of business if the company has been running its business activities for less than 5 years.  The information contains 5 (five) general financial ratios and relevant to the industry
4	Informasi harga saham dalam bentuk tabel dan grafik  1. Informasi dalam bentuk tabel yang memuat: a. Jumlah saham yang beredar; b. Kapitalisasi pasar;		4	Information regarding share price in the form of tables and graphs.  1. The information contained includes: a. Outstanding shares b. Market Capitalization

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
	c. Harga saham tertinggi, terendah, dan penutupan; dan d. Volume perdagangan.	-		c. Highest, lowest and closing share price d. Trading volume
	2. Informasi dalam bentuk grafik yang memuat paling kurang harga penutupan dan volume perdagangan saham untuk setiap masa triwulan dalam 2 (dua) tahun buku terakhir	-		2. Information presented on graphs that includes at least the closing price and trading volume of the share for each three-month period in the last two (2) financial years (if any).
5	Informasi mengenai obligasi, sukuk atau obligasi konversi yang masih beredar dalam 2 (dua) tahun buku terakhir  Informasi memuat: 1. Jumlah obligasi/sukuk/obligasi konversi yang beredar (outstanding); 2. Tingkat bunga/imbalan; 3. Tanggal jatuh tempo; dan 4. Peringkat obligasi/sukuk.	n.a	5	Information regarding bonds, sharia bonds or convertible bonds issued and which are still outstanding in the last 2 financial years.  The information contained includes: 1. The amount/value of bonds/convertible bonds outstanding 2. Interest rate 3. Maturity date 4. Rating of bonds
<b>III.</b>	<b>Laporan Dewan Komisaris dan Direksi</b>	<b>28-37</b>	<b>III.</b>	<b>Board of Commissioners' and Board of Directors' Report</b>
1	Laporan Dewan Komisaris  Memuat hal-hal sebagai berikut: 1. Penilaian atas kinerja Direksi mengenai pengelolaan perusahaan dan dasar penilaiannya; 2. Pandangan atas prospek usaha perusahaan yang disusun oleh Direksi dan dasar pertimbangannya; 3. Penilaian atas kinerja komite-komite yang berada di bawah Dewan Komisaris; dan 4. Perubahan komposisi Dewan Komisaris dan alasan perubahannya (jika ada).	28-31	1	Board of Commissioners' Report.  Contains the following items: 1. Assessment on the performance of the Board of Directors in managing the company and the basis of such assessment 2. View on the prospects of the company's business as established by the Board of Directors, and the basis of such view 3. Assessment of the performance of the committees under the Board of Commissioners 4. Changes in the composition of the Board of Commissioners (if any) and the reasons of the changes.
2	Laporan Direksi  Memuat hal-hal sebagai berikut: 1. Analisis atas kinerja perusahaan, yang mencakup antara lain kebijakan strategis, perbandingan antara hasil yang dicapai dengan yang ditargetkan, dan kendala-kendala yang dihadapi perusahaan; 2. Analisis tentang prospek usaha; 3. Penerapan tata kelola perusahaan; dan 4. Perubahan komposisi anggota Direksi dan alasan perubahannya (jika ada).	47-61 48-56 56-57 58-59 60	2	Board of Directors' Report.  Contains the following items: 1. Analysis of the company's performance, i.e. strategic policies, comparison between achievement of results and targets, and challenges faced by the company. 2. Analysis of Business prospects. 3. Implementation of Good Corporate Governance by the company. 4. Changes in the composition of the Board of Directors (if any), and the reasons of the changes.
3	Tanda tangan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris  Memuat hal-hal sebagai berikut: 1. Tanda tangan dituangkan pada lembaran tersendiri; 2. Pernyataan bahwa Direksi dan Dewan Komisaris bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan tahunan; 3. Ditandatangani seluruh anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris dengan menyebutkan nama dan jabatannya; dan 4. Penjelasan tertulis dalam surat tersendiri dari yang bersangkutan dalam hal terdapat anggota Direksi atau anggota Dewan Komisaris yang tidak menandatangani laporan tahunan, atau: penjelasan tertulis dalam surat tersendiri dari anggota yang lain dalam hal tidak terdapat penjelasan tertulis dari yang bersangkutan.	436-437	3	Signature of members of the Board of Directors and Board of Commissioners.  Contains the following items: 1. Signatures are set on a separate page. 2. Statement that the Board of Directors and the Board of Commissioners are fully responsible for the accuracy of the annual report. 3. Signed by all members of the Board of Commissioners and Board of Directors, stating their names and titles/positions. 4. A written explanation in a separate letter from each member of the Board of Commissioners or Board of Directors who refuses to sign the annual report, or: written explanation in a separate letter from the other members in the event that there is no written explanation provided by the said member.

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
<b>IV.</b>	<b>Profil Perusahaan</b>		<b>IV.</b>	<b>Company Profile</b>
1	Nama dan alamat lengkap perusahaan Informasi memuat antara lain nama dan alamat, kode pos, no. Telp, no. Fax, email, dan website	74	1	Name and address of the company. Includes information on name and address, zip code, telephone and/or facsimile, email, website.
2	Riwayat singkat perusahaan Mencakup antara lain: tanggal/tahun pendirian, nama, dan perubahan nama perusahaan (jika ada) Catatan: apabila perusahaan tidak pernah melakukan perubahan nama, agar diungkapkan	76-79	2	Brief history of the company. Includes among others: date/year of establishment, name and change in the company name, if any. Note: should be disclosed if the company never change the name
3	Bidang usaha Uraian mengenai antara lain: 1. Kegiatan usaha perusahaan menurut anggaran dasar terakhir; 2. Kegiatan usaha yang dijalankan; dan 3. Produk dan/atau jasa yang dihasilkan.	82-85	3	Field of business. The descriptions contains the following items: 1. The company's business activities in accordance with the last articles of associations 2. The company's business activities 3. The types of products and or services produced.
4	Struktur Organisasi Dalam bentuk bagan, meliputi nama dan jabatan paling kurang sampai dengan struktur satu tingkat di bawah direksi	990-91	4	Organizational structure. In the form of a chart, including the names and titles, at least until one level below the board of directors on the structure
5	Visi dan Misi Perusahaan Mencakup: 1. Visi perusahaan; 2. Misi perusahaan; dan 3. Keterangan bahwa visi dan misi tersebut telah disetujui oleh Direksi/Dewan Komisaris.	80-81	5	Company Vision and Mission. The information should contain: 1. Company vision 2. Company mission 3. A note that the vision and mission statements have been approved by the Board of Directors/Commissioners
6	Identitas dan riwayat hidup singkat anggota Dewan Komisaris Informasi memuat antara lain: 1. Nama; 2. Jabatan (termasuk jabatan pada perusahaan atau lembaga lain); 3. Umur; 4. Pendidikan (Bidang Studi dan Lembaga Pendidikan); 5. Pengalaman kerja (Jabatan, Instansi dan Periode Menjabat); dan 6. Riwayat penunjukkan sebagai anggota Dewan Komisaris di Perusahaan.	38-45	6	Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Board of Commissioners. The information should contain: 1. Name 2. Title (including position in other company or institution) 3. Age 4. Education (Field of Study and Institutions) 5. Working experience (Position, Institution/ Company and Period Served) 6. Appointment history as the Board of Commissioners in the Company
7	Identitas dan riwayat hidup singkat anggota Direksi Informasi memuat antara lain: 1. Nama; 2. Jabatan (termasuk jabatan pada perusahaan atau lembaga lain); 3. Umur; 4. Pendidikan (Bidang Studi dan Lembaga Pendidikan); 5. Pengalaman kerja (Jabatan, Instansi dan Periode Menjabat); dan 6. Riwayat penunjukkan sebagai anggota Direksi di Perusahaan.	64-73	7	Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Board of Directors. The information should contain: 1. Name 2. Title (including position in other company or institution) 3. Age 4. Education (Field of Study and Institutions) 5. Working experience (Position, Institution/ Company and Period Served) 6. Appointment history as the Board of Directors in the Company

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
8	Jumlah karyawan (komparatif 2 tahun) dan deskripsi pengembangan kompetensinya (misal: aspek pendidikan dan pelatihan karyawan)  Informasi memuat antara lain: 1. Jumlah karyawan untuk masing-masing level organisasi; 2. Jumlah karyawan untuk masing-masing tingkat pendidikan; 3. Jumlah karyawan berdasarkan status kepegawaian; 4. Deskripsi dan data pengembangan kompetensi karyawan yang telah dilakukan dengan mencerminkan adanya persamaan kesempatan kepada seluruh karyawan untuk masing-masing level organisasi; dan 5. Biaya pengembangan kompetensi karyawan yang telah dikeluarkan.	218-251  220-221 221 220 223-245 233	8	Number of employees (comparative in two years) and description of competence building (for example: education and training of employees).  The information should contain: 1. The number of employees for each level of the organization. 2. The number of employees for each level of education. 3. The number of employees based on employment status 4. The description and data of employees competencies development program that has been conducted, which also reflect equal opportunity to all employees, for each level of the organization; and 5. Expenses of employees competencies development program incurred.
9	Komposisi Pemegang saham  Mencakup antara lain: 1. Rincian nama pemegang saham yang meliputi 20 pemegang saham terbesar dan persentase kepemilikannya; 2. Rincian pemegang saham dan persentase kepemilikannya, meliputi: a. Nama pemegang saham yang memiliki 5% atau lebih saham; b. Nama Komisaris dan Direktur yang memiliki saham; c. Kelompok pemegang saham masyarakat dengan kepemilikan saham masing-masing kurang dari 5%	74	9	Composition of shareholders.  Should include: 1. The details include the name of 20 largest shareholders and their percentage of ownership; 2. The details of shareholders and their percentage of ownership, including: a. Names of shareholders having 5% or more shares. b. Directors and Commissioners who own shares. c. Groups of public shareholders with less than 5% ownership each.
10	Daftar entitas anak dan/atau entitas asosiasi  Informasi memuat antara lain: 1. Nama entitas anak dan/atau asosiasi; 2. Persentase kepemilikan saham ; 3. Keterangan tentang bidang usaha entitas anak dan/atau entitas asosiasi; dan 4. Keterangan status operasi entitas anak dan/atau entitas asosiasi (telah beroperasi atau belum beroperasi).	86-87	10	List of Subsidiary and/or Affiliate companies The information contains, among others: 1. Name of Subsidiary/Affiliate 2. Percentage of share ownership. 3. Information on the field of business of Subsidiary/Affiliate. 4. Explanation regarding the operational status of the Subsidiary/Affiliate (already operating or not yet operating).
11	Struktur grup perusahaan  Struktur grup perusahaan dalam bentuk bagan yang menggambarkan entitas anak, entitas asosiasi, joint venture, dan special purpose vehicle (SPV),	86	11	Company's group structure  Company's group structure in the form of a chart, that shows subsidiaries, associated entities, joint venture and special purpose vehicle (SPV)
12	Kronologis pencatatan saham  Mencakup antara lain: 1. Kronologis pencatatan saham; 2. Jenis tindakan korporasi (corporate action) yang menyebabkan perubahan jumlah saham; 3. Perubahan jumlah saham dari awal pencatatan sampai dengan akhir tahun buku; dan 4. Nama bursa dimana saham perusahaan dicatatkan.	n.a	12	Chronology of shares listing.  Includes among others: 1. Chronology of shares listing. 2. Types of corporate action that caused changes in the number of shares. 3. Changes in the number of shares from the beginning of listing up to the end of the financial year. 4. Name of Stock Exchange where the company shares are listed.

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
13	Kronologis pencatatan efek lainnya; Mencakup antara lain: 1. Kronologis pencatatan efek lainnya; 2. Jenis tindakan korporasi (corporate action) yang menyebabkan perubahan jumlah efek lainnya; 3. Perubahan jumlah efek lainnya dari awal pencatatan sampai dengan akhir tahun buku; 4. Nama Bursa dimana efek lainnya dicatatkan; dan 5. Peringkat efek.	n.a	13	Chronology of other securities listing. Includes among others: 1. Chronology of other securities listing. 2. Types of corporate action that caused changes in the number of securities. 3. Changes in the number of securities from the initial listing up to the end of the financial year. 4. Name of Stock Exchange where the company's other securities are listed. 5. Rating of the securities.
14	Nama dan alamat lembaga dan/atau profesi penunjang pasar modal  Informasi memuat antara lain: 1. Nama dan alamat BAE/pihak yang mengadministrasikan saham perusahaan; 2. Nama dan alamat Kantor Akuntan Publik; dan 3. Nama dan alamat perusahaan pemeringkat efek.	364	14	Name and address of capital market institutions and or supporting professions.  The information contains, among others: 1. Name and address of Share Registrar/parties administering the company's shares; 2. Name and address of the Public Accountants' Office. 3. Name and address of the Securities Rating company
15	Penghargaan yang diterima dalam tahun buku terakhir dan/atau sertifikasi yang masih berlaku dalam tahun buku terakhir baik yang berskala nasional maupun internasional  Informasi memuat antara lain: 1. Nama penghargaan dan/atau sertifikat; 2. Tahun perolehan; 3. Badan pemberi penghargaan dan/atau sertifikat; dan 4. Masa berlaku (untuk sertifikasi).	18-19	15	Award and/or certification received by the company on last fiscal year, both on a national scale and international scale.  Information should include: 1. Name of the award and or certification. 2. Year of receiving the award. 3. Institution presenting the award and or certification. 4. Period of validity (for certificates).
16	Nama dan alamat entitas anak dan atau kantor cabang atau kantor perwakilan (jika ada)  Memuat informasi antara lain: 1. Nama dan alamat entitas anak; dan 2. Nama dan alamat kantor cabang/perwakilan. Catatan: apabila perusahaan tidak memiliki entitas anak/cabang/perwakilan, agar diungkapkan	89	16	Name and address of subsidiary companies and or branch office or representative office (if any)  Information should include: 1. Name and address of business entities 2. Name and address of branch/representative office Note: should be disclosed if there is no business entities/branches/representatives
<b>V.</b>	<b>Analisa dan Pembahasan Manajemen atas Kinerja Perusahaan</b>	<b>108-217</b>	<b>V.</b>	<b>Management Analysis and Discussion on Company Performance</b>
1	Penjelasan masing-masing segmen usaha Kinerja per segmen usaha, antar lain: a. Produksi/kegiatan usaha; b. Peningkatan/penurunan kapasitas produksi; c. Penjualan/pendapatan usaha; dan d. Profitabilitas.	108-191	1	Explanation of each business segment. Performance by business segments, among others: a. Production/business activity; b. Increase/decrease in production capacity; c. Sales/income from business; d. Profitability.
2	Uraian atas kinerja keuangan perusahaan Analisis kinerja keuangan yang mencakup perbandingan antara kinerja keuangan tahun yang bersangkutan dengan tahun sebelumnya dan penyebab kenaikan/penurunan (dalam bentuk narasi dan tabel), antara lain mengenai: 1. Aset lancar, aset tidak lancar, dan total aset;	178-201	2	Description of company's financial performance. Financial performance analysis which includes a comparison between the financial performance of the current year and that of the previous year, and the cause of the increase/decrease (in the form of narration and tables), among others concerning: 1. Current assets, non-current assets, and total assets.

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
	2. Liabilitas jangka pendek, liabilitas jangka panjang dan total liabilitas; 3. Ekuitas; 4. Penjualan/pendapatan usaha, beban dan laba (rugi), pendapatan komprehensif lain, dan total laba (rugi) komprehensif; dan 5. Arus kas.	195-198 197-198 179-191 198-199		2. Short term liabilities, long term liabilities, total liabilities 3. Equity 4. Sales/operating revenues, expenses and profit (loss), Other comprehensive revenues, and total comprehensive profit (loss) 5. Cash flows
3	Bahasan dan analisis tentang kemampuan membayar utang dan tingkat kolektibilitas piutang perusahaan, dengan menyajikan perhitungan rasio yang relevan sesuai dengan jenis industri perusahaan Penjelasan tentang: 1. Kemampuan membayar hutang, baik jangka pendek maupun jangka panjang; dan 2. Tingkat kolektibilitas piutang.	200-201	3	Discussion and analysis on the capacity to pay debts and the company's accounts receivable collectibility, by presenting the relevant ratios calculated in accordance with the type of industry of the company Explanation on: 1. Capacity to pay debts in long term and short term 2. Accounts receivable collectibility.
4	Bahasan tentang struktur modal (capital structure), dan kebijakan manajemen atas struktur modal (capital structure policy) Penjelasan atas: 1. Struktur modal (capital structure); dan 2. Kebijakan manajemen atas struktur modal (capital structure policies) dan dasar pemilihan kebijakan tersebut.	202-203 202-203 203	4	Discussion on capital structure and capital structure policies Explanation on: 1. Capital structure. 2. Management policies of the capital structure, and the basis of the such policies
5	Bahasan mengenai ikatan yang material untuk investasi barang modal, pada tahun buku terakhir Penjelasan tentang: 1. Tujuan dari ikatan tersebut; 2. Sumber dana yang diharapkan untuk memenuhi ikatan-ikatan tersebut; 3. Mata uang yang menjadi denominasi; dan 4. Langkah-langkah yang direncanakan perusahaan untuk melindungi risiko dari posisi mata uang asing yang terkait. Catatan: apabila perusahaan tidak mempunyai ikatan terkait investasi barang modal pada tahun buku terakhir agar diungkapkan	204-206 √ √ √ -	5	Discussion on material ties for the investment of capital goods, on last fiscal year Explanation on: 1. The purpose of such ties. 2. Source of funds expected to fulfil the said ties. 3. Currency of denomination. 4. Steps taken by the company to protect the position of related foreign currency against risks. Note: Should be disclosed if the company has no material ties in investments in capital goods on last fiscal year.
6	Bahasan mengenai investasi barang modal yang direalisasikan pada tahun buku terakhir Penjelasan tentang: 1. Jenis investasi barang modal; 2. Tujuan investasi barang modal; dan 3. Nilai investasi barang modal yang dikeluarkan pada tahun buku terakhir. Catatan: apabila tidak terdapat realisasi investasi barang modal, agar diungkapkan	207 √ √ √ -	6	Discussion on investment of capital goods realized in the last fiscal year Explanation on: 1. Type of the investment of capital goods 2. The purpose of the investment of capital goods 3. Value of the investment of capital goods realized in the last fiscal year. Note: Should be disclosed if the company has no investments in capital goods realized.
7	Informasi perbandingan antara target pada awal tahun buku dengan hasil yang dicapai (realisasi), dan target atau proyeksi yang ingin dicapai untuk satu tahun mendatang mengenai pendapatan, laba, struktur permodalan, atau lainnya yang dianggap penting bagi perusahaan Informasi memuat antara lain: 1. Perbandingan antara target pada awal tahun buku dengan hasil yang dicapai (realisasi); dan 2. Target atau proyeksi yang ingin dicapai dalam satu tahun mendatang.	214 √ √	7	Information about the comparison between the target at the beginning of the fiscal year with the results achieved (realization), and the target or projected to be achieved for the coming year regarding revenue, earnings, capital structure, or others that are considered important for the company Information should include: 1. The comparison between the target at the beginning of the fiscal year with the results achieved (realization) 2. The target or projected to be achieved for the coming year (at least 1 year)

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation	
8	Informasi dan fakta material yang terjadi setelah tanggal laporan akuntan  Uraian kejadian penting setelah tanggal laporan akuntan termasuk dampaknya terhadap kinerja dan risiko usaha di masa mendatang.  Catatan: apabila tidak ada kejadian penting setelah tanggal laporan akuntan, agar diungkapkan	209	8	Material Information and facts that occurred after the date of the accountant's report (subsequent events).  Description of important events after the date of the accountant's report including their impact on performance and business risks in the future.  Note: should be disclosed if there is no significant events after the date of accountant report	
9	Uraian tentang prospek usaha perusahaan Uraian mengenai prospek perusahaan dikaitkan dengan industri dan ekonomi secara umum disertai data pendukung kuantitatif dari sumber data yang layak dipercaya	215-217	9	Description of the company's business prospects.  Information on the company prospects in connection with industry, economy in general, accompanied with supporting quantitative data if there is a reliable data source.	
10	Uraian tentang aspek pemasaran  Uraian tentang aspek pemasaran atas produk dan/atau jasa perusahaan, antara lain strategi pemasaran dan pangsa pasar	135-138	10	Information on marketing aspects.  Information regarding the marketing of the company's products and services, among others concerning the market segment.	
11	Uraian mengenai kebijakan dividen dan jumlah dividen kas per saham dan jumlah dividen per tahun yang diumumkan atau dibayar selama 2 (dua) tahun buku terakhir  Memuat uraian mengenai: 1. Kebijakan pembagian dividen; 2. Total dividen yang dibagikan; 3. Jumlah dividen kas per saham; 4. Payout ratio; dan 5. Tanggal pengumuman dan pembayaran dividen kas untuk masing-masing tahun.  Catatan: apabila tidak ada pembagian dividen, agar diungkapkan alasannya	210	11	Description regarding the dividend policy and the date and amount of cash dividend per share and amount of dividend per year as announced or paid during the past two (2) years.  Contains description on: 1. Dividend policy 2. Amount of dividend 3. Cash dividend per share 4. Pay-out ratio 5. The announcement date of cash dividend payment for each year  -	Note: if there is no dividend payment, disclose the reasons for not making a dividend payment
12	Program kepemilikan saham oleh karyawan dan/atau manajemen yang dilaksanakan perusahaan (ESOP/MSOP)  Memuat uraian mengenai: 1. Jumlah saham ESOP/MSOP dan realisasinya; 2. Jangka waktu; 3. Persyaratan karyawan dan/atau manajemen yang berhak; dan 4. Harga exercise.  Catatan: apabila tidak memiliki program dimaksud, agar diungkapkan	210	12	Management and/or Employee Stock Ownership Program implemented by the company (ESOP/MSOP)  Contains description on: 1. Amount of ESOP/MSOP shares and the realization; 2. Time period 3. Requirements of rightful employee and/or management 4. Exercise price  Note: should be disclosed if there is no such program	
13	Realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum (dalam hal perusahaan masih diwajibkan menyampaikan laporan realisasi penggunaan dana)  Memuat uraian mengenai: 1. Total perolehan dana; 2. Rencana penggunaan dana; 3. Rincian penggunaan dana; 4. Saldo dana; dan 5. Tanggal persetujuan RUPS/RUPO atas perubahan penggunaan dana (jika ada).	210	13	Use of proceeds from the public offering (in the event that the company is still obligated to report such use of proceeds).  Contains information on: 1. Total funds obtained, 2. Plan for funds utilization, 3. Details of funds utilization, 4. Remaining balance of funds, and 5. Date of General Meeting of Shareholder (or Bondholder) approval on change in the funds utilization plan (if any).	
14	Informasi material mengenai investasi, ekspansi, divestasi, penggabungan/peleburan usaha, akuisisi atau restrukturisasi utang/modal  Memuat uraian mengenai: 1. Tujuan dilakukannya transaksi;	210-211	14	Material information, among others concerning investment, expansion, divestment, acquisition, debt/capital restructuring.  Contains information on: 1. The purpose of the transaction;	

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
	<p>2. Nilai transaksi atau jumlah yang direstrukturasi; dan</p> <p>3. Sumber dana.</p> <p>Catatan: apabila tidak mempunyai transaksi dimaksud, agar diungkapkan</p>	210-211		<p>2. The value of transactions or amount being restructured</p> <p>3. Source of funds</p> <p>Note: should be disclosed if there are no such transactions</p>
15	<p>Informasi transaksi material yang mengandung benturan kepentingan dan/atau transaksi dengan pihak afiliasi</p> <p>Memuat uraian mengenai:</p> <p>1. Nama pihak yang bertransaksi dan sifat hubungan afiliasi;</p> <p>2. Penjelasan mengenai kewajaran transaksi;</p> <p>3. Alasan dilakukannya transaksi;</p> <p>4. Realisasi transaksi pada periode tahun buku terakhir;</p> <p>5. Kebijakan perusahaan terkait dengan mekanisme review atas transaksi; dan</p> <p>6. Pemenuhan peraturan dan ketentuan terkait.</p> <p>Catatan: apabila tidak mempunyai transaksi dimaksud, agar diungkapkan</p>	211	15	<p>Information on material transactions with conflict of interest and/or transactions with related parties.</p> <p>Contains information on:</p> <p>1. Name of the transacting parties and nature of related parties;</p> <p>2. A description of the fairness of the transaction;</p> <p>3. Reason for the transaction</p> <p>4. Realization of transactions during the period.</p> <p>5. Company policies regarding the review mechanism on the transactions</p> <p>6. Compliance with related rules and regulations</p> <p>Note: should be disclosed if there are no such transactions</p>
16	<p>Uraian mengenai perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap perusahaan.</p> <p>Uraian memuat antara lain: perubahan peraturan perundang-undangan dan dampaknya terhadap perusahaan.</p> <p>Catatan: apabila tidak terdapat perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan, agar diungkapkan</p>	211	16	<p>Description of changes in regulation which have a significant effect on the company.</p> <p>Description should contain among others: any changes in regulation and its impact on the company.</p> <p>Note: if there is no change in regulation which have a significant effect, to be disclosed</p>
17	<p>Uraian mengenai perubahan kebijakan akuntansi yang diterapkan perusahaan pada tahun buku terakhir.</p> <p>Uraian memuat antara lain: perubahan kebijakan akuntansi, alasan dan dampaknya terhadap laporan keuangan.</p> <p>Catatan: apabila tidak terdapat perubahan kebijakan akuntansi, agar diungkapkan</p>	211-213	17	<p>Description of changes in the accounting policy.</p> <p>Description should contain among others:</p> <p>Any revision to accounting policies, rationale and impact on the financial statement.</p>
<b>VI.</b>	<b>Good Corporate Governance</b>	<b>266-409</b>	<b>VI.</b>	<b>Good Corporate Governance</b>
1	<p>Uraian Dewan Komisaris</p> <p>Uraian memuat antara lain:</p> <p>1. Uraian tanggung jawab Dewan Komisaris;</p> <p>2. Pengungkapan prosedur penetapan remunerasi;</p> <p>3. Struktur remunerasi yang menunjukkan komponen remunerasi dan jumlah nominal per komponen untuk setiap anggota Dewan Komisaris;</p> <p>4. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran Dewan Komisaris dalam pertemuan;</p> <p>5. Program pelatihan dalam rangka meningkatkan kompetensi Dewan Komisaris atau program orientasi bagi Komisaris baru; dan</p> <p>6. Pengungkapan mengenai Board Charter (pedoman dan tata tertib kerja Dewan Komisaris).</p>	<p>293-304</p> <p>294</p> <p>326-329</p> <p>329</p> <p>296-301</p> <p>302-304</p> <p>295</p>	1	<p>Information on the Board of Commissioners.</p> <p>The information should contain:</p> <p>1. Description of the responsibility of the Board of Commissioners.</p> <p>2. Disclosing the procedure for determining remuneration</p> <p>3. Remuneration structure, disclosing the remuneration components and nominal amount of each component for each Commissioner</p> <p>4. Frequency of meetings and attendance of the Board of Commissioners in the meetings.</p> <p>5. Training programs for improving the competence of the Board of Commissioner or orientation program for new member of BOC</p> <p>6. Disclosing the Board Charter (guidance and work procedure of the Board of Commissioners)</p>

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation
2	Informasi mengenai Komisaris Independen Meliputi antara lain: 1. Kriteria penentuan Komisaris Independen; dan 2. Pernyataan tentang independensi masing-masing Komisaris Independen.	302-303	2	Information about Independent Commissioner The information should contain: 1. The criteria of Independent Commissioner  2. Statement about the independency of each Independent Commissioner
3	Uraian Direksi  Uraian memuat antara lain: 1. Ruang lingkup pekerjaan dan tanggung jawab masing-masing anggota Direksi; 2. Frekuensi pertemuan dan Tingkat kehadiran anggota Direksi dalam pertemuan Direksi; 3. Frekuensi pertemuan dan Tingkat kehadiran anggota Direksi dalam pertemuan gabungan Direksi dan Dewan Komisaris; 4. Program pelatihan dalam rangka meningkatkan kompetensi Direksi atau program orientasi bagi Direksi baru; 5. Pengungkapan mengenai Board Charter (pedoman dan tata tertib kerja Direksi); dan	304-319  308-311  311-317  317-318  318-319	3	Information on the Board of Directors.  The information should include: 1. Scope of work and responsibility of each member of the Board of Directors.  2. Frequency and attendance rate of Board of Director in the BOD meetings.  3. Frequency and attendance rate of Board of Director in the BOD & BOC joint meetings.  4. Training programs for improving the competence of the Board of Directors or orientation program for new member of BOD  5. Disclosing the Board Charter (guidance and work procedure of the Board of Directors)
4	Assessment terhadap Dewan Komisaris dan Direksi  Mencakup antara lain: 1. Prosedur pelaksanaan assessment atas kinerja Dewan Komisaris dan Direksi; 2. Kriteria yang digunakan dalam pelaksanaan assessment atas kinerja Dewan Komisaris dan Direksi; dan 3. Pihak yang melakukan assessment.	322-326	4	Assessment on members of the Board of Commissioners and Board of Directors  Includes among others: 1. The assessment process on the performance of members of the Board of Commissioners and Directors  2. The criteria used in the assessment on the performance of members of the Board of Commissioners and Directors  3. The party performing the assessment
5	Uraian mengenai kebijakan remunerasi bagi Direksi  Mencakup antara lain: 1. Pengungkapan prosedur penetapan remunerasi; 2. Struktur remunerasi yang menunjukkan jenis dan jumlah imbalan jangka pendek, pasca kerja, dan/atau jangka panjang lainnya untuk setiap anggota Direksi; dan 3. Pengungkapan indikator untuk penetapan remunerasi Direksi.	326-328	5	Description of the remuneration policy for the Board of Directors that is related to the company performance  Includes among others: 1. Remuneration procedures  2. Remuneration structure, disclosing the type and amount of short-term and long-term compensation/post service benefits for each member of the Board of Directors  3. Performance indicators to determine the remuneration of the Board of Directors.
6	Informasi mengenai pemegang saham utama dan pengendali, baik langsung maupun tidak langsung, sampai kepada pemilik individu  Dalam bentuk skema atau diagram, kecuali untuk BUMN yang dimiliki sepenuhnya oleh pemerintah	74	6	Information on major shareholders and controlling shareholders, directly or indirectly, and also individual shareholders.  In the form of scheme or diagram, except SOE that fully owned by the government.
7	Pengungkapan hubungan afiliasi antara anggota Direksi, Dewan Komisaris, dan Pemegang Saham Utama dan/atau pengendali.  Mencakup antara lain: 1. Hubungan afiliasi antara anggota Direksi dengan anggota Direksi lainnya; 2. Hubungan afiliasi antara anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris 3. Hubungan afiliasi antara anggota Direksi dengan Pemegang Saham Utama dan/atau pengendali;	319-321	7	Disclosure of affiliation with other members of the Board of Commissioners and Board of Directors and major and/or controlling shareholders.  Includes among others: 1. Affiliation between member of the BOD and other BOD members 2. Affiliation between member of the BOD and BOC members 3. Affiliation between member of the BOD and major and/or controlling shareholders

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
	4. Hubungan afiliasi antara anggota Dewan Komisaris dengan anggota Komisaris lainnya; dan 5. Hubungan afiliasi antara anggota Dewan Komisaris dengan Pemegang Saham Utama dan/atau pengendali.	319-321		4. Affiliation between member of the BOC and other BOC members 5. Affiliation between member of the BOC and major and/or controlling shareholders
	Catatan: apabila tidak mempunyai hubungan afiliasi dimaksud, agar diungkapkan	-		Note: should be disclosed if there are no such affiliations
8	Komite Audit Mencakup antara lain: 1. Nama dan jabatan anggota komite audit; 2. Kualifikasi pendidikan dan pengalaman kerja anggota komite audit; 3. Independensi anggota komite audit; 4. Uraian tugas dan tanggung jawab; 5. Laporan singkat pelaksanaan kegiatan komite audit; dan 6. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran komite audit.	331-338 333-335 333-335 333 332-333 336-338 335-336	8	Audit Committee. Includes among others: 1. Name and title of the members of the Audit Committee. 2. Qualification of education and work experience of Audit Committee members 3. Independence of the members of the Audit Committee 4. Description of tasks and responsibilities. 5. Brief report on the activities carried out by the Audit Committee. 6. Frequency of meetings and the attendance of the Audit Committee.
9	Komite/Fungsi Nominasi dan Remunerasi Mencakup antara lain: 1. Nama, jabatan, dan riwayat hidup singkat anggota komite/fungsi nominasi dan/atau remunerasi; 2. Independensi anggota komite/fungsi nominasi dan/atau remunerasi; 3. Uraian tugas dan tanggung jawab; 4. Uraian pelaksanaan kegiatan komite fungsi nominasi dan/atau remunerasi; dan 5. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran komite/fungsi nominasi dan/atau remunerasi. 6. Kebijakan mengenai suksesi Direksi.	326-327	9	Nomination and Remuneration Committee/ Function. Includes among others: 1. Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the Nomination and/or Remuneration Committee/Function. 2. Independence of the members of the Nomination and/or Remuneration Committee/Function. 3. Description of the tasks and responsibilities. 4. Activities carried out by the Nomination and/or Remuneration Committee/Function. 5. Frequency of meetings and the attendance rate of the Nomination and/or Remuneration Committee/Function. 6. Board of Directors succession policy
10	Komite-komite lain di bawah Dewan Komisaris yang dimiliki oleh perusahaan Mencakup antara lain: 1. Nama, jabatan, dan riwayat hidup singkat anggota komite lain; 2. Independensi anggota komite lain; 3. Uraian tugas dan tanggung jawab; 4. Uraian pelaksanaan kegiatan komite lain; dan 5. Frekuensi pertemuan dan tingkat kehadiran komite lain.	338-395 340-343 340 339-340 343-344 343	10	Other committees of the company under the Board of Commissioners Includes among others: 1. Name, title, and brief curriculum vitae of the members of the committees 2. Independence of the members of the committee. 3. Description of the tasks and responsibilities. 4. Activities carried out by the committees 5. Frequency of meetings and the attendance rate of other committee.
11	Uraian tugas dan Fungsi Sekretaris Perusahaan Mencakup antara lain: 1. Nama dan riwayat jabatan singkat sekretaris perusahaan; 2. Uraian pelaksanaan tugas sekretaris perusahaan; dan 3. Program pelatihan dalam rangka mengembangkan kompetensi sekretaris perusahaan.	345-353 346 348-352 352	11	Description of tasks and function of the Corporate Secretary. Includes among others: 1. Name and brief history of the position of Corporate Secretary. 2. Description of the tasks performed by the Corporate Secretary. 3. Training programs for improving the competence of the Corporate Secretary
12	Uraian mengenai Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) tahun sebelumnya Mencakup antara lain:	283-292	12	Description of Annual General Meeting of Shareholders (AGMS) of the previous fiscal year Includes among others:

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation
	1. Keputusan RUPS tahun sebelumnya;	✓		1. Resolutions from AGMS of the previous fiscal year
	2. Realisasi hasil RUPS tahun sebelumnya pada tahun buku; dan	✓		2. Realization of previous fiscal year AGMS results
	3. Alasan dalam hal terdapat keputusan RUPS yang belum direalisasikan.	✓		3. Reason if there is a decision of the AGMS has not been realized.
13	Uraian mengenai unit audit internal Mencakup antara lain: 1. Nama ketua unit audit internal; 2. Jumlah pegawai (auditor internal) pada unit audit internal; 3. Sertifikasi sebagai profesi audit internal; 4. Kedudukan unit audit internal dalam struktur perusahaan; 5. Laporan singkat pelaksanaan kegiatan unit audit internal; dan 6. Pihak yang mengangkat/memberhentikan ketua unit audit internal.	354-360	13	Description of the company's internal audit unit. Includes among others: 1. Name of the head of audit internal unit 2. Number of auditors in the unit 3. Certification as an internal audit profession 4. Structure or position of the internal audit unit 5. Description of audit work performed 6. The party authorized to appoint/dismiss the head of internal audit unit
14	Akuntan Publik Informasi memuat antara lain: 1. Jumlah periode akuntan publik telah melakukan audit laporan keuangan tahunan; 2. Jumlah periode Kantor Akuntan Publik telah melakukan audit laporan keuangan tahunan; 3. Besarnya fee untuk masing-masing jenis jasa yang diberikan oleh akuntan publik; dan 4. Jasa lain yang diberikan akuntan selain jasa audit laporan keuangan tahunan. Catatan: apabila tidak ada jasa lain dimaksud, agar diungkapkan	363-364	14	Public accountant. The information should contain: 1. How many audit periods has the accountant audited the financial statements of the company. 2. How many audit periods has the public accountant firm audited the financial statements of the company. 3. The amount of fees for the audit and other attestation services (in the event that such accountant provides other attestation services together with the audit) 4. Other service provided by the accountant in addition to financial audit. Note: should be disclosed if there are no other services
15	Uraian mengenai manajemen risiko perusahaan Mencakup antara lain: 1. Penjelasan mengenai sistem manajemen risiko yang diterapkan perusahaan; 2. Penjelasan mengenai evaluasi yang dilakukan atas efektivitas sistem manajemen risiko; 3. Penjelasan mengenai risiko-risiko yang dihadapi perusahaan; dan 4. Upaya untuk mengelola risiko tersebut.	364-383	15	Description of the company's risk management. Includes among others: 1. Description of risk management systems 2. Description of evaluation on the effectiveness of risk management systems 3. Description of risks faced by the company 4. Efforts to manage these risks
16	Uraian mengenai sistem pengendalian intern Mencakup antara lain: 1. Penjelasan singkat mengenai sistem pengendalian intern, antara lain mencakup pengendalian keuangan dan operasional; 2. Penjelasan kesesuaian sistem pengendalian intern dengan kerangka yang diakui secara internasional (COSO – internal control framework); dan 3. Penjelasan mengenai evaluasi yang dilakukan atas efektivitas sistem pengendalian intern.	360-364	16	Description of internal control systems Includes among others: 1. Short description of the internal control system, including financial and operational control 2. Description of compatibility between the internal control system and internationally recognized internal control framework (COSO) 3. Description of evaluation on the effectiveness of internal control system
17	Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan lingkungan hidup Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan yang ditetapkan manajemen;	415-416	17	Description of corporate social responsibility activities related to environment Contains information on, among others: 1. Management Policies

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation
	2. Kegiatan yang dilakukan; terkait program lingkungan hidup yang berhubungan dengan kegiatan operasional perusahaan, seperti penggunaan material dan energi yang ramah lingkungan dan dapat didaur ulang, sistem pengolahan limbah perusahaan, dan lain-lain 3. Sertifikasi di bidang lingkungan yang dimiliki.	√ -		2. Activities conducted, environment-related activities, that relevant with operational activity of the company, such as usage of recycled materials, energy, waste treatment, etc 3. Environment-related certification
18	Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan ketenagakerjaan, kesehatan dan keselamatan kerja Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan yang ditetapkan manajemen; dan	416-424	18	Description of corporate social responsibility related to the workforce, work health and safety Contains information on, among others: 1. Management Policies
	2. Kegiatan yang dilakukan terkait praktik ketenagakerjaan, kesehatan, dan keselamatan kerja, seperti kesetaraan gender dan kesempatan kerja, sarana dan keselamatan kerja, tingkat turnover karyawan, tingkat kecelakaan kerja, dan lain-lain.	√		2. Activities conducted health and safety-related activities, such as gender equality, equal work opportunity, work and safety facilities, employee turnover, work incident rate, training, etc
19	Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan pengembangan sosial dan kemasyarakatan Mencakup antara lain informasi tentang: 1. Kebijakan yang ditetapkan manajemen; 2. Kegiatan yang dilakukan; dan	424-429	19	Description of corporate social responsibility activities related to social and community development Contains information on, among others: 1. Management Policies 2. Activities conducted
	3. Biaya yang dikeluarkan terkait pengembangan sosial dan kemasyarakatan, seperti penggunaan tenaga kerja lokal, pemberdayaan masyarakat sekitar perusahaan, perbaikan sarana dan prasarana sosial, bentuk donasi lainnya, dan lain-lain.	√		3. Cost of the activities social and community development related activities, such as the use of local work force, empowerment of local communities, aid for public social facilities, social donations, etc
20	Uraian mengenai corporate social responsibility yang terkait dengan tanggung jawab kepada konsumen Mencakup antara lain: 1. Kebijakan yang ditetapkan manajemen; dan	430-435	20	Description of corporate social responsibility activities related to responsibility to the consumer Contains information on, among others: 1. Management Policies
	2. Kegiatan yang dilakukan terkait tanggung jawab produk, seperti kesehatan dan keselamatan konsumen, informasi produk, sarana, jumlah dan penanggulangan atas pengaduan konsumen, dan lain-lain.	√		2. Activities conducted consumer protection related activities, such as consumer health and safety, product information, facility for consumer complaint, number and resolution of consumer complaint cases, etc
21	Perkara penting yang sedang dihadapi oleh perusahaan, entitas anak, anggota Direksi dan/ atau anggota Dewan Komisaris yang menjabat pada periode laporan tahunan Mencakup antara lain: 1. Pokok perkara/gugatan; 2. Status penyelesaian perkara/gugatan;	383-388	21	Important legal cases faced by the Company, subsidiaries, members of the Board of Directors and/or Board of Commissioners serving in the period of the annual report. Information includes among others: 1. Substance of the case/claim.
	3. Pengaruhnya terhadap kondisi perusahaan; dan	√		2. Status of settlement of case/claim. 3. Potential impacts on the financial condition of the company.
	4. Sanksi administrasi yang dikenakan kepada Entitas, anggota Dewan Komisaris dan Direksi, oleh otoritas terkait (pasar modal, perbankan dan lainnya) pada tahun buku terakhir (atau terdapat pernyataan bahwa tidak dikenakan sanksi administrasi).	√		4. Administrative sanctions imposed on the Company, the Board of Commissioners and Board of Directors, by the related authorities (capital markets, banking and others) in the last fiscal year (or there is a statement that is not subject to administrative sanctions).
	Catatan: dalam hal tidak berperkara, agar diungkapkan	√		Notes: in case not litigants, to be disclosed

	<b>Materi &amp; Penjelasan</b>	<b>Halaman Page</b>		<b>Subject &amp; Explanation</b>
22	Akses informasi dan data perusahaan  Uraian mengenai tersedianya akses informasi dan data perusahaan kepada publik, misalnya melalui website (dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris), media massa, mailing list, buletin, pertemuan dengan analis, dan sebagainya	388-392	22	Access to corporate information and data.  Description on the availability of access to corporate information and data to the public, for example through website, mass media, mailing list, bulletin, analyst meeting, etc.
23	Bahasan mengenai kode etik Memuat uraian antara lain: 1. Isi kode etik; 2. Pengungkapan bahwa kode etik berlaku bagi seluruh level organisasi; 3. Penyebarluasan kode etik; 4. Upaya penegakan dan sanksi pelanggaran kode etik; dan 5. Pernyataan mengenai budaya perusahaan (corporate culture) yang dimiliki perusahaan.	392-402	23	Discussion of company code of conduct. Contains information on: 1. Content of the Code of Conduct. 2. Disclosure on the relevancy of the code of conduct for all levels of the organization 3. Socialization of the Code of Conduct 4. Implementation and enforcement of the code of conduct 5. Statement concerning the corporate culture.
24	Pengungkapan mengenai whistleblowing system Memuat uraian tentang mekanisme whistleblowing system antara lain: 1. Penyampaian laporan pelanggaran; 2. Perlindungan bagi whistleblower; 3. Penanganan pengaduan; 4. Pihak yang mengelola pengaduan; dan 5. Jumlah pengaduan yang masuk dan diproses pada tahun buku terakhir serta tindak lanjutnya.	402-409	24	Disclosure on the whistleblowing system. Description of the mechanism of the whistleblowing system, including: 1. Mechanism for violation reporting 2. Protection for the whistleblower 3. Handling of violation report 4. The unit responsible for handling of violation report. 5. Number of received complaint and processed in the last fiscal year and the follow-up handling
25	Keberagaman Komposisi Dewan Komisaris dan Direksi  Uraian kebijakan Perusahaan mengenai keberagaman komposisi Dewan Komisaris dan Direksi dalam pendidikan (bidang studi), pengalaman kerja, usia, dan jenis kelamin.  Catatan: apabila tidak ada kebijakan dimaksud, agar diungkapkan alasan dan pertimbangannya	302	25	The diversity of the Board of Commissioners and Board of Directors composition  Description of the Company's policy on diversity of the Board of Commissioners and Board of Directors composition on Education (field of study), work experience, age, and gender.  Note: the reasons and consideration should be disclosed, if there are no such policy
<b>VII.</b>	<b>Informasi Keuangan</b>		<b>VII.</b>	<b>Financial Information</b>
1	Surat Pernyataan Direksi dan/atau Dewan Komisaris tentang Tanggung Jawab atas Laporan Keuangan  Kesesuaian dengan peraturan terkait tentang Tanggung Jawab atas Laporan Keuangan	442	1	Statement by the Board of Directors concerning the Responsibility of the Board of Directors on the Financial Statement.  Compliance with Batepam-LK Regulation No.VIII.G.11 on Responsibility of the Board of Directors on the Financial Statement.
2	Opini auditor independen atas laporan keuangan	443-445	2	Independent auditor's opinion on the financial statement.
3	Deskripsi Auditor Independen di Opini Deskripsi memuat tentang: 1. Nama & tanda tangan; 2. Tanggal Laporan Audit; dan 3. Nomor ijin KAP dan nomor ijin Akuntan Publik.	445	3	Description of the Independent Auditor in the Opinion. The description contains: 1. Name and signature. 2. Date of the audit report. 3. KAP license number and Public Accountant license number.
4	Laporan keuangan yang lengkap Memuat secara lengkap unsur-unsur laporan keuangan: 1. Laporan posisi keuangan (neraca);	√ 446-448, 579-580	4	Comprehensive financial statement. Contains all elements of the financial statement: 1. Financial Position (Balance sheet)

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation
	2. Laporan laba rugi komprehensif; 3. Laporan perubahan ekuitas; 4. Laporan arus kas; 5. Catatan atas laporan keuangan; dan	448, 581 449, 582 450, 583 451-578		2. Comprehensive Profit loss statement 3. Statement of changes in equity 4. Statement of Cash flows. 5. Notes to the financial statement
	6. Laporan posisi keuangan pada awal periode komparatif yang disajikan ketika entitas menerapkan suatu kebijakan akuntansi secara retrospektif atau membuat penyajian kembali pos-pos laporan keuangan, atau ketika entitas mereklasifikasi pos-pos dalam laporan keuangannya (jika relevan).	√		6. Financial position at the start of comparative periods being presented when the company implement retrospective application of accounting policies, or re-stated its accounts of financial statements, or re-classified the accounts of its financial statements (where applicable)
5	Perbandingan tingkat profitabilitas Perbandingan laba (rugi) tahun berjalan dengan tahun sebelumnya	448, 581	5	Comparison of profitability. Comparison of profit (loss) from operations for the year by the previous year.
6	Laporan Arus Kas Memenuhi ketentuan sebagai berikut: 1. Pengelompokan dalam tiga kategori aktivitas: operasi, investasi, dan pendanaan; 2. Penggunaan metode langsung (direct method) untuk melaporkan arus kas dari aktivitas operasi; 3. Pemisahan penyajian antara penerimaan kas dan atau pengeluaran kas selama tahun berjalan pada aktivitas operasi, investasi dan pendanaan; dan 4. Pengungkapan transaksi non kas harus dicantumkan dalam catatan atas laporan keuangan.	450, 583	6	Cash Flow Report. Meets the following provisions: 1. Grouped into three categories of activity: operational activity, investment, and funding. 2. Uses a direct method reporting for cash flows for operational activity. 3. Separating the presentation between cash receipt and or cash expended during the current year for operational, investment, and funding activities. 4. Disclosing activities that do not influence the cash flow.
7	Ikhtisar Kebijakan Akuntansi Meliputi sekurang-kurangnya: 1. Pernyataan kepatuhan terhadap SAK; 2. Dasar pengukuran dan penyusunan laporan keuangan; 3. Pengakuan pendapatan dan beban; 4. Imbalan kerja; dan 5. Instrumen Keuangan.	462-475	7	Summary of Accounting Policy. Includes at least: 1. Statement of compliance to Financial Accounting Standard 2. Basis for the measurement and preparation of financial statements 3. Recognition of revenues and expenses 4. Work compensation 5. Financial instruments
8	Pengungkapan transaksi pihak berelasi Hal-hal yang diungkapkan antara lain: 1. Nama pihak berelasi, serta sifat dan hubungan dengan pihak berelasi; 2. Nilai transaksi beserta persentasenya terhadap total pendapatan dan beban terkait; dan 3. Jumlah saldo beserta persentasenya terhadap total aset atau liabilitas.	531-535	8	Disclosure on transaction with related parties Disclosure of, among others: 1. Name of related party, and nature of relation with related party 2. Amount of transaction and its percentage to total related revenues and expenses 3. Total balance of transaction and its percentage to total assets or liabilities
9	Pengungkapan yang berhubungan dengan perpajakan Hal-hal yang harus diungkapkan: 1. Rekonsiliasi fiskal dan perhitungan beban pajak kini; 2. Penjelasan hubungan antara beban (penghasilan) pajak dan laba akuntansi; 3. Pernyataan bahwa Laba Kena Pajak (LKP) hasil rekonsiliasi dijadikan dasar dalam pengisian SPT Tahunan PPh Badan;	471, 476, 487-491	9	Disclosure related to taxation Issues that should be disclosed: 1. Fiscal reconciliation and calculation of current tax. 2. Explanation on the relation between tax expenses (benefit) and accounting/book profit 3. Statement that the amount of Taxable Profit as calculated through reconciliation is in accordance with the Tax Return.

	Materi & Penjelasan	Halaman Page		Subject & Explanation
	4. Rincian aset dan liabilitas pajak tangguhan yang diakui pada laporan posisi keuangan untuk setiap periode penyajian, dan jumlah beban (penghasilan) pajak tangguhan yang diakui pada laporan laba rugi apabila jumlah tersebut tidak terlihat dari jumlah aset atau liabilitas pajak tangguhan yang diakui pada laporan posisi keuangan; dan	√		4. Details of deferred tax assets and liabilities recognized on the financial position (balance sheet) for each reporting period, and the amount of deferred tax expenses (benefit) recognized in the profit/loss statement in the event that the amount is not recognizable from the amount of deferred tax assets and liabilities presented on the financial position (balance sheet)
	5. Pengungkapan ada atau tidak ada sengketa pajak.	√		5. Disclosure of whether or not there is a tax dispute.
10	Pengungkapan yang berhubungan dengan aset tetap Hal-hal yang harus diungkapkan: 1. Metode penyusutan yang digunakan; 2. Uraian mengenai kebijakan akuntansi yang dipilih antara model revaluasi dan model biaya;	468-469, 476, 491- 494	10	Disclosure related to Fixed Assets. Issues that should be disclosed: 1. Depreciation method used 2. Description of the selected accounting policies between the revaluation model and cost model
	3. Metode dan asumsi signifikan yang digunakan dalam mengestimasi nilai wajar aset tetap (untuk model revaluasi) atau pengungkapan nilai wajar aset tetap (untuk model biaya); dan	√		3. The methods and significant assumptions used in estimating the fair value of fixed assets (revaluation model) or disclosure of the fair value of fixed assets (cost model)
	4. Rekonsiliasi jumlah tercatat bruto dan akumulasi penyusutan aset tetap pada awal dan akhir periode dengan menunjukkan: penambahan, pengurangan dan reklasifikasi.	√		4. Reconciliation of the gross book value and accumulated depreciation of fixed assets at the beginning and end of the reporting period, showing any addition, reduction and reclassification.
11	Pengungkapan yang berhubungan dengan segmen operasi Hal-hal yang harus diungkapkan: 1. Informasi umum yang meliputi faktor-faktor yang digunakan untuk mengidentifikasi segmen yang dilaporkan; 2. Informasi tentang laba rugi, aset, dan liabilitas segmen yang dilaporkan;	537-538	11	Disclosures relating to operating segment Issues that should be disclosed: 1. General information which includes the factors used to identify segments that are reported; 2. Information about income, assets, and liabilities of the reported segment
	3. Rekonsiliasi dari total pendapatan segmen, laba rugi segmen yang dilaporkan, aset segmen, liabilitas segmen, dan unsur material segmen lainnya terhadap jumlah terkait dalam entitas; dan	√		3. Reconciliation of total segment revenues, reported segment profit or loss, segment assets, segment liabilities and other segment material elements to the related number of the entity; and
	4. Pengungkapan pada level entitas, yang meliputi informasi tentang produk dan/ atau jasa, wilayah geografis dan pelanggan utama.	√		4. Disclosures at entity level, which includes information about products and/or services, geographic areas and major customers.
12	Pengungkapan yang berhubungan dengan Instrumen Keuangan Hal-hal yang harus diungkapkan: 1. Rincian instrumen keuangan yang dimiliki berdasarkan klasifikasinya; 2. Nilai wajar tiap kelompok instrumen keuangan;	466-467, 538-540	12	Disclosures relating to Financial Instruments Issues that should be disclosed: 1. The Detail of financial instruments based on the classification 2. The fair value of each class of financial instruments
	3. Kebijakan manajemen risiko; 4. Penjelasan risiko yang terkait dengan instrumen keuangan: risiko pasar, risiko kredit dan risiko likuiditas; dan	√		3. Risk management policy 4. Explanation of the risks associated with financial instruments: market risk, credit risk and liquidity risk
	5. Analisis risiko yang terkait dengan instrumen keuangan secara kuantitatif.	√		5. Risk analysis related to financial instruments quantitatively
13	Penerbitan laporan keuangan Hal-hal yang diungkapkan antara lain: 1. Tanggal laporan keuangan diotorisasi untuk terbit; dan	578	13	Publication of financial statements Issues to be disclosed include: 1. The date that the financial statements is authorized to be published; and
	2. Pihak yang bertanggung jawab mengotorisasi laporan keuangan.	√		2. The party responsible to authorize the published financial statements



# 2014

## Laporan Tahunan Annual Report



### PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1  
Bandung 40117  
PO Box 1163 Bandung 40000  
Tel. : 022-4230031, 4230039  
Fax. : 022-4203342 ext. 10039  
Email : kontak\_pelanggan@kereta-api.co.id  
[www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id)