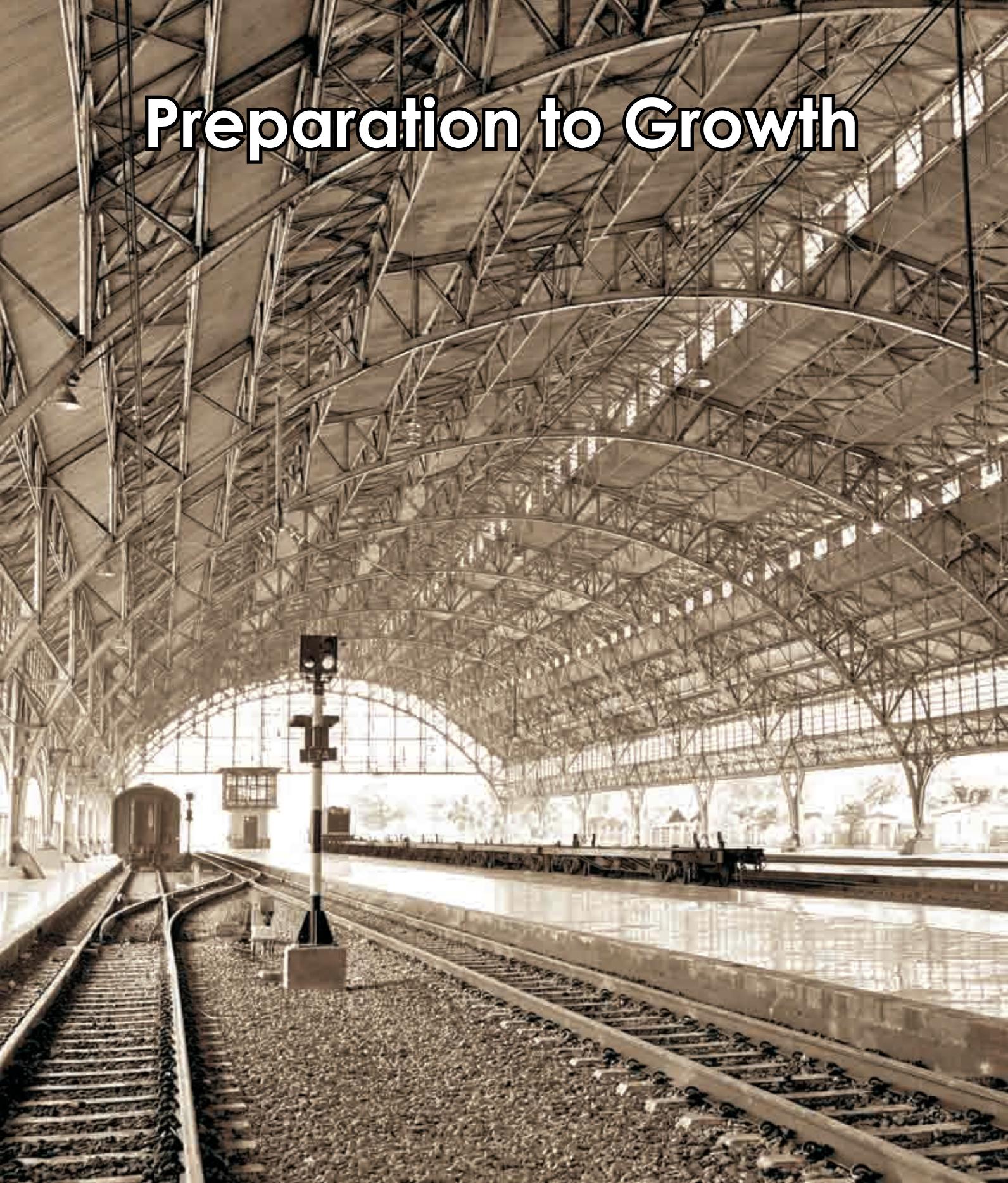


# Preparation to Growth



Laporan Tahunan 2012

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)





Stasiun Tanjung Priok

# Laporan Tahunan 2012

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)





JALUR  
4 3

PT. KERETA API (PERSERO)

## Daftar Isi

I

### Pembuka

- 7 Preparation To Growth
- 8 Transformasi Angkutan Penumpang
- 10 Perkembangan Relasi Kereta Api
- 11 Pembaharuan Armada
- 12 Tentang Kereta Api Indonesia
- 16 Ikhtisar Keuangan Dan Operasional
- 21 Peristiwa Penting 2012
- 38 Penghargaan dan Sertifikasi
- 46 Visi, Misi, dan Budaya Perusahaan
- 47 Strategi 2012
- 52 Laporan Dewan Komisaris
- 56 Laporan Dewan Direksi

II

### Analisa & Pembahasan Kinerja Perusahaan

- 65 Industri
- 71 Komersial
- 80 Operasional
- 86 Tinjauan Keuangan
- 95 Anak Perusahaan

III

### Tinjauan Pendukung Bisnis

- 107 Sumber Daya Manusia
- 115 Teknologi Informasi
- 123 Logistik

IV

### Tata Kelola Perusahaan

- 127 Tata Kelola Perusahaan

V

### Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

- 175 Bina Lingkungan
- 181 Program Kemitraan

VI

### Laporan Keuangan Konsolidasian

- 185 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Dan Entitas Anak
- Laporan Keuangan Konsolidasian Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 Dan 2011
- Dan Laporan Auditor Independen

VII

### Data Perusahaan

- 341 Profil Dewan Komisaris
- 344 Profil Dewan Direksi
- 349 Profil Komite-komite
- 351 Pejabat Senior
- 355 Profil Dirut Anak Perusahaan
- 357 Struktur Organisasi
- 358 Perkembangan Armada
- 360 Alamat Kantor Daerah Operasi/ Divisi Regional
- 363 Surat Pernyataan Anggota Dewan Komisaris dan Direksi
- Tentang Tanggung Jawab Atas Laporan Tahunan 2012
- PT. Kereta Api Indonesia (Persero)



## Pembuka



### **“Kaca Patri Lawang Sewu”**

Mozaik kaca patri di Gedung Lawang Sewu, Semarang memiliki daya tarik tersendiri. Ada empat ornamen mozaik di kaca patri tersebut yang masing-masing memiliki makna. Salah satunya yakni gambar roda terbang dan dua orang wanita yang menggambarkan sosok Dewi Fortuna dan Dewi Venus. Kedua Dewi tersebut memiliki ikatan pada bumi pertiwi untuk memberikan kejayaan pada kereta api. Kaca patri Lawang Sewu dibuat oleh J.L Schouten dari studio T Prinsenhof di Delft, Belanda, dan dibawa langsung dari Belanda.



## "Preparation to Growth"

Tahun 2012 menjadi tahun yang sangat penting bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) karena sepanjang tahun diisi dengan berbagai perubahan besar. Di tahun 2012, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil melakukan berbagai upaya dan perubahan yang menunjukkan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara signifikan mencapai targetnya yakni "*Preparation to Growth*". Mempersiapkan segala aspek untuk mencapai pertumbuhan dilakukan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan pembentahan di empat pilar utamanya yakni keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan.

Dalam mempersiapkan diri untuk mencapai pertumbuhan yang signifikan, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah melakukan investasi baik dalam bidang sarana maupun prasarana. Dari aspek sarana, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berinvestasi dengan melakukan kontrak pembelian 1.200 unit gerbong PPCW dan 1.200 unit gerbong KKBW, dimana sebanyak 720 unit gerbong PPCW dan 436 unit gerbong KKBW telah dioperasikan pada tahun 2012. Selain itu, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menambah 100 lokomotif CC 206 dan 44 lokomotif CC 205 yang seluruhnya akan siap operasi pada tahun 2013.

Dari aspek prasarana, di Sumatera dilakukan pembangunan jalur ganda sepanjang 5 km untuk angkutan penumpang KA ke Bandara Internasional Kuala Namu, Sumatera Utara dan sepanjang 29 km untuk lintas Prabumulih-Panlimur-Niru, serta sepanjang 36 km untuk lintas Blambanganumpu-Negeriagung-Tulungbuyut. Untuk meningkatkan kehandalan angkutan kereta api, di lintas utara Jawa pada tahun 2012 dilakukan pembangunan jalur ganda (*double track*), meliputi Cirebon-Brebes sepanjang 63 km, Pekalongan-Semarang sepanjang 90 km, Semarang-Bojonegoro sepanjang 180 km, dan Bojonegoro-Surabaya sepanjang 103 km oleh pemerintah.

*Excellent service* menjadi landasan pelayanan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Lokomotif, kereta dan gerbong mendapat

sentuhan sehingga kebersihan dan kenyamanannya meningkat. AC-nisasi pun dilakukan dengan memperlengkapi tiap kereta ekonomi dan bisnis dengan fasilitas AC. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pun melakukan sterilisasi, revitalisasi dan meningkatkan standar stasiun-stasiun, bahkan beberapa stasiun menjadi lebih "berkelas". Di samping itu, petugas-petugas keamanan dikerahkan di setiap perjalanan dan pengawasan lintasan kereta api ditingkatkan karena jaminan keamanan dan kenyamanan penumpang selama perjalanan adalah prioritas utama. Mutu dan prosedur dalam operasional sangat diperhatikan demi ketepatan waktu dan keselamatan penumpang kereta api (KA).

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengembangkan *Rail Ticket System* (RTS) yakni aplikasi sistem *ticketing* berbasis web yang lebih handal performansinya dan dapat mengakomodasi berbagai jenis kebutuhan pelayanan penjualan tiket penumpang KA. Keberhasilan perubahan sistem *ticketing* ini sejalan dengan kebijakan perusahaan dalam meningkatkan pelayanan, diantaranya: Pemesanan tiket 90 hari sebelum keberangkatan; Kebijakan 100 % okupansi bagi KA jarak jauh dan sedang; dan *boarding system*. Keberhasilan ini terlihat pada masa angkutan Lebaran 2012 dimana terjadi penurunan jumlah penumpang (karena pembatasan okupansi) secara total, namun dengan mengakomodir perluasan *channel* penjualan dan sistem pentarifan yang sesuai dengan daya serap masyarakat maka terjadi peningkatan pendapatan.

Pencapaian-pencapaian di tahun 2012 yang disertai upaya perubahan untuk peningkatan pelayanan semakin memantapkan langkah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan perkeretaapian yang siap bertumbuh melalui proses, siap mengembangkan berbagai teknologi, siap membangun sumber daya manusia yang berkualitas, dan siap bersaing serta berpacu dengan perkembangan dunia.

## Transformasi Layanan Angkutan Penumpang

Dahulu

Pemesanan tiket KA



Sekarang



Antrian Penumpang saat memasuki stasiun



Suasana ruang tunggu stasiun Pasarsenena



**Dahulu**

Suasana di peron stasiun



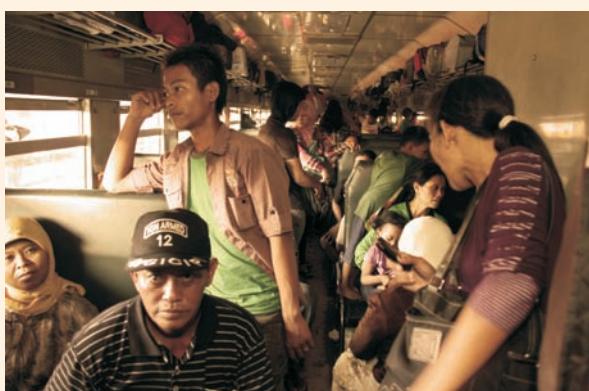
**Sekarang**



Saat Penumpang masuk ke dalam kereta



Suasana di dalam KA ekonomi



## Perkembangan Relasi Kereta Api

Relasi angkutan penumpang dan barang PT KAI bertumbuh pesat seiring bertambahnya permintaan pasar. Adanya relasi baru, penambahan perjalanan, dan perpanjangan relasi menunjukkan pertumbuhan yang signifikan.

### Relasi KA Penumpang

#### - 2 Relasi Baru :

- KA Malioboro Eskpres :  
Yogyakarta (YK) – Malang (ML)
- KA Sri Lelawangsa :  
Tebing Tinggi (TBI) – Medan (MDN)

#### - 5 Penambahan Perjalanan :

- KA Kaligung Mas :  
Tegal (TG) – Semarang Tawang (SMT)
- KA Tegal Ekspres :  
Tegal (TG) – Semarang Tawang (SMT)
- KA Gajah Wong :  
Lempuyangan (LPN) – Pasar Senen (PSE)
- KA Madiun Jaya :  
Madiun (MN) – Yogyakarta (YK)

- KA Way Umpu :  
Kotabumi (KB) – Teluk Betung (TK)

#### - 1 Perpanjangan Relasi

- KA Bogowonto :  
Pasar Senen (PSE) – Yogyakarta (YK)

### Relasi KA Barang

#### - 4 Relasi Baru :

- Petikemas :  
Cigading (CGD) – Tanjung Priok (TPK)
- Semen :  
Purwokerto (PWT) - Arjawinangun (AWN)
- Petikemas :  
Benteng (BET) - Tanjakan Empang (TEP)
- Semen :  
Arjawinangun (AWN) - Brambanan (BBN)



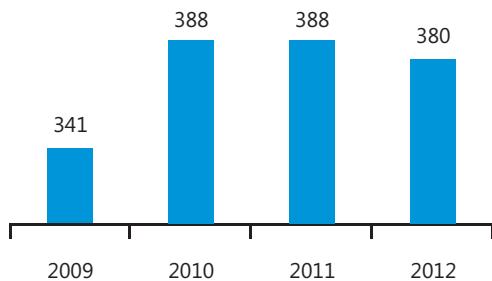
## Pembaharuan Armada

Revitalisasi armada PT KAI bertujuan untuk mengganti armada lama yang sudah tidak efisien untuk disesuaikan dengan kebutuhan pelayanan, sebagai salah satu pilar dalam membangun pelayanan prima.

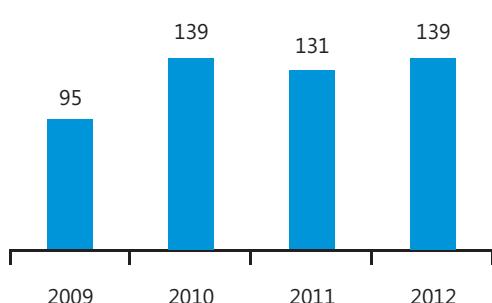
Perusahaan tengah melakukan program pembaharuan armada lokomotif, kereta dan gerbong agar lebih maksimal dalam merespon kebutuhan angkutan penumpang dan angkutan barang dengan kereta api. Pada saat bersamaan, PT KAI juga meremajakan prasarana seperti stasiun-stasiun, jalan rel dan listrik aliran atas serta menambah fasilitas-fasilitas layanan baik di lingkungan stasiun atau di atas kereta api. Selain itu, untuk mendukung pertumbuhan maka PT KAI terus melakukan upaya efisiensi biaya dalam melaksanakan aktivitasnya.

Sarana Kereta Api ini terdiri dari lokomotif, Kereta Rel Listrik (KRL), Kereta Rel Diesel (KRD), kereta penumpang dan gerbong barang. Kondisi perkembangan sarana kereta api PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:

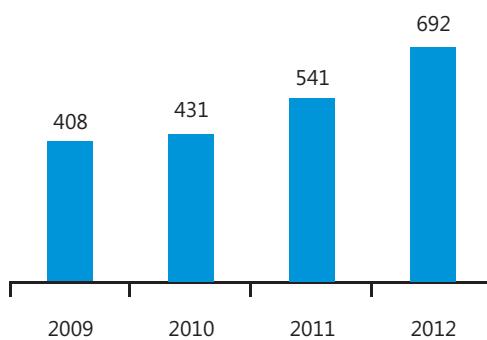
Grafik Jumlah Lokomotif Periode 2009 – 2012 (unit)



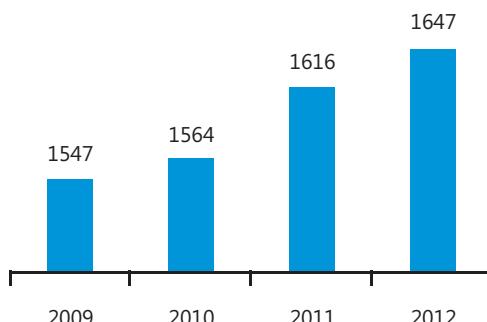
Grafik Jumlah KRD Periode 2009 – 2012 (unit)



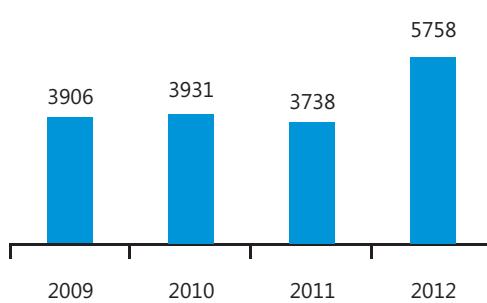
Grafik Jumlah KRL Periode 2009 – 2012 (unit)



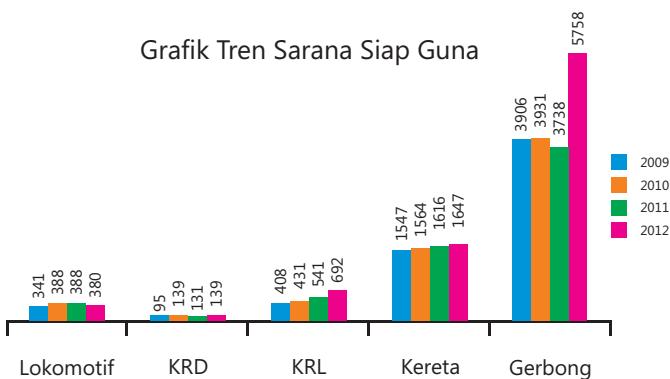
Grafik Jumlah Kereta Periode 2009 – 2012 (unit)



Grafik Jumlah Gerbong Periode 2009 – 2012 (unit)



Grafik Tren Sarana Siap Guna



## Tentang PT Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami berbagai perubahan dan perbaikan baik dalam status perusahaan maupun kegiatan operasional selama keberadaannya 67 tahun di Indonesia. Kehadiran kereta api ditandai dengan pembangunan jalan kereta api dari Kemijen menuju Desa Tanggung di Semarang sepanjang 26 km yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes, pada 17 Juni 1864. Pada saat itu perusahaan kereta api masih bernama Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM).

Pembangunan rel kereta api terus dilakukan hingga panjangnya mencapai 5910 km pada tahun 1950. Pembangunan tidak hanya dilakukan di Pulau Jawa, namun juga di Sumatera. Pengerjaan rel kereta api di Jawa dan Sumatera bahkan melibatkan juga para pekerja paksa Romusha, yang selama pengerjaannya menelan korban yang cukup banyak.

Hingga akhirnya setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) mengambil alih perusahaan kereta api dari tangan Jepang. Peristiwa tersebut terjadi pada 28 September 1945, yang kemudian dijadikan sebagai hari lahir Kereta Api Indonesia. Pada tanggal ini dibentuk pula Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Sejak saat itulah perusahaan perkeretaapian Indonesia mengalami berbagai perubahan status perusahaan.

Pada kurun waktu tahun 1971-1991 perusahaan kereta api Indonesia bernama PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Kemudian pada tahun 1991-1998 status perusahaan berubah kembali menjadi Perumka (Perusahaan Umum Kereta Api). Hingga akhirnya pada tahun 2010 sampai sekarang status perusahaan kereta api berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau yang biasa disebut dengan PT KAI.

Hingga Mei tahun 2013, jumlah karyawan PT KAI berjumlah 26.467 orang. Sejalan dengan tuntutan pemenuhan kebutuhan bagi para pengguna jasa kereta api dari tahun ke tahun, PT KAI pun semakin mengembangkan usahanya. Kini PT KAI memiliki enam anak perusahaan yang bergerak dalam berbagai sektor usaha untuk mendukung bisnis perusahaan induk. Keenam anak perusahaan tersebut yakni PT KAI Commuter Jabodetabek, PT KAI Pariwisata, PT Reska Multi Usaha, PT KAI Logistik, PT Railink, dan PT KAI Property Management.

Sejak tahun 2009 hingga saat ini, PT KAI telah dan sedang mengalami perubahan yang sangat menonjol. Berbagai inovasi dan perbaikan layanan terus dilakukan PT KAI untuk mengubah wajah perkeretaapian Indonesia. Kebijakan perusahaan diberlakukan untuk meraih kemajuan perkeretaapian dari sisi internal maupun eksternal.

Dari sisi internal, perusahaan mulai menerapkan kebijakan yang tegas bagi para karyawannya. Budaya perusahaan yang lama mulai ditinggalkan dan diganti dengan budaya perusahaan baru dengan sistem kerja yang lebih modern dan efisien. Kedisiplinan ditegakkan dan kesejahteraan karyawan pun ditingkatkan. Tercatat, dengan perubahan yang terus menerus dilakukan secara kontinyu, PT KAI mampu membukukan laba bersih hingga mencapai Rp 425 miliar pada tahun 2012. Jumlah ini sangat jauh meningkat jika dibandingkan pada tahun 2008 yang merugi hingga Rp 83 miliar.

Dari sisi eksternal, PT KAI mulai membenahi berbagai pelayanan kepada para pengguna jasa kereta api di Indonesia. Beberapa transformasi yang dilakukan di antaranya pemberlakuan sistem *boarding*, kapasitas penumpang 100%, larangan merokok di stasiun dan di dalam kereta, larangan pedagang asongan di stasiun dan di dalam kereta, fasilitas stasiun yang semakin lengkap, perluasan peron dan tempat parkir stasiun, serta sistem penjualan tiket yang semakin modern, terintegrasi

dengan saluran internet, dan mudah diakses oleh seluruh masyarakat.

Perbaikan layanan kereta api ini tidak terlepas dari komitmen dan kerja keras para pegawai PT KAI. Terbukti, selama kurun waktu tiga tahun terakhir ini PT KAI telah berhasil meraih berbagai penghargaan dari beberapa pihak. Penghargaan yang sangat membanggakan bagi PT KAI yaitu dengan dirainnya predikat "Best of The Best BUMN Inovatif Terbaik 2012" dalam ajang Anugerah BUMN 2012. Di ajang yang sama, PT KAI pun berhasil meraih Juara I dalam kategori Inovasi Pelayanan Publik BUMN Terbaik. Sejak tahun 2011 hingga Juni 2013 sudah 131 penghargaan diraih oleh PT KAI. Bahkan, operasional layanan Angkutan Lebaran tahun 2012 pun mendapat penghargaan khusus dari Menteri BUMN Dahlan Iskan, dengan memberikan nilai 8 untuk PT KAI.

Berbagai pencapaian dan prestasi yang diraih selama ini terus memicu PT KAI untuk memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat Indonesia, khususnya pengguna jasa kereta api. Selain layanan angkutan penumpang, angkutan barang dan pengusahaan aset pun menjadi perhatian PT KAI. Untuk sektor angkutan penumpang, PT KAI selama kurun waktu tahun 2012 sudah mengangkut lebih dari 202 juta penumpang. Terlebih lagi di kawasan Jabodetabek dengan transportasi Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line, penumpang yang terlayani dalam satu hari bisa mencapai 450.000-500.000 orang.

Jumlah ini akan terus ditingkatkan seiring dengan kebutuhan transportasi ibukota yang semakin mendesak. Terlebih lagi, dengan adanya Peraturan Presiden (Perpres) No.83 Tahun 2011 yang menugaskan PT KAI untuk menyelenggarakan operasional KA Bandara Soekarno-Hatta dan Jalur Lingkar Jabodetabek, maka target jumlah penumpang yang akan diangkut PT KAI pada tahun 2018 adalah 1,2 juta orang per hari.

Langkah-langkah untuk mencapai target 1,2 juta penumpang per hari tersebut mulai dilakukan saat ini. Salah satunya yaitu penertiban 63 stasiun di kawasan Jabodetabek untuk perluasan peron dan stasiun, peremajaan sarana kereta api, dan pemberlakuan sistem e-ticketing.

Adapun dalam sektor angkutan barang, selama tahun 2012 PT KAI telah berhasil mengangkut lebih dari 22 juta ton barang. Angkutan barang tersebut antara lain batubara, semen, petikemas, Bahan Bakar Minyak (BBM), barang retail, hasil perkebunan, dan barang hantaran.

Untuk mendukung operasionalnya sehari-hari, saat ini PT KAI memiliki sarana berupa lokomotif sebanyak 486 unit, kereta 1716 unit, gerbong untuk angkutan barang 6249 unit, Kereta Rel Listrik (KRL) 754 unit, dan Kereta Rel Diesel (KRD) 166 unit. Sedangkan prasarana berupa jalan rel yang dimiliki oleh PT KAI saat ini yaitu 2710 km di sepanjang Pulau Jawa dan 1151,5 km di sepanjang Pulau Sumatera.

## Jalan Panjang PT KAI

Perjalanan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dimulai sejak 1864. Setelah hampir 149 tahun, BUMN ini terus meniti rel demi pelayanan dan kenyamanan kepada masyarakat.



**1880-1900**

Pembangunan rel kereta tumbuh cepat. Tahun 1880 mencapai 405 km dan tahun 1890 menjadi 1.427 km. Hingga tahun 1900, panjang rel sudah mencapai menjadi 3.338 km. Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Aceh pada tahun 1874, Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), dan Sumatera Selatan (1914).

Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Aceh pada tahun 1874, Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), dan Sumatera Selatan (1914).



**10 Agustus 1867**

Jalur kereta dari Kemijen menuju Desa Tanggung dengan panjang 26 kilometer meter dibuka.



**1939**

Panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.811 Km. Tetapi pada tahun 1950, panjangnya berkurang menjadi 5.910 km. Sekitar 901 km raib. Rel tersebut dibongkar semasa pendudukan Jepang dan dipakai untuk pembangunan jalan kereta api di Burma (Myanmar).



**6 April 1925**

Peresmian stasiun Tanjung Priuk. Kemudian dilanjutkan pembangunan rute elektrifikasi rute Batavia (Jakarta Kota) – Buitenzorg (Bogor) dan mulai dioperasionalkan pada tahun 1930.



**17 Juni 1864**

Pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta di Desa Kemijen oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan ini diperlakukan oleh Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang dipimpin oleh J.P de Bordes.



**10 Februari 1870**

Terhubung jalur Semarang-Surakarta sejauh 110 km.



**1 Juli 1923**

Pengoperasian jalur kereta api sepanjang 47 km antara Makassar-Takalar, Sulawesi Selatan. Jalur antara Makassar-Maros tidak selesai pembangunannya. Adapun di Kalimantan, baru sebatas studi jalan antara Pontianak - Sambas sepanjang 220 km. Sementara di Pulau Bali dan Lombok, juga dilakukan studi pembangunan jalan kereta api.



**24 Desember 1924**

Rute kereta listrik dari Tanjung Priuk-Meester Cornelis (Jatinegara) selesai dibuat. Belanda memesan lokomotif listrik untuk menarik rangkaian kereta api, di antaranya lokomotif listrik seri 3000 produksi pabrik SLM (Swiss Locomotive & Machine works) –BBC (Brown Boverie Cie), seri 3100 buatan pabrik AEG (Allgemeine Electricitat Gesellschaft) Jerman. Adapun 3200 buatan pabrik Werkspoor Belanda serta KRL (Kereta Rel Listrik) buatan pabrik Westinghouse dan KRL buatan pabrik General Electric.



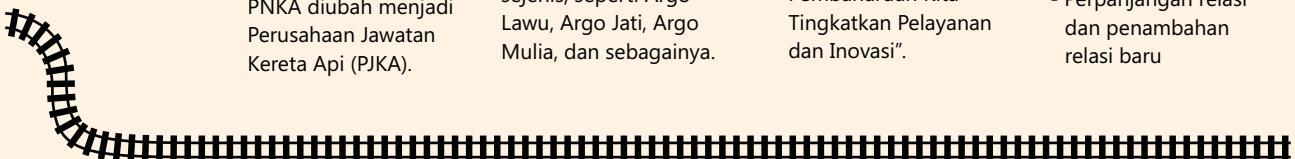
**28 September 1945**

Karyawan kereta api yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa ini dipakai sebagai Hari Kereta Api di Indonesia serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).



**15 September 1971**

PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).



**24 September 1997**

Argo Bromo Anggrek mulai dioperasikan. Produk ini merupakan pengembangan merek dari KA Argo Bromo JS-950 yang diresmikan pertama kali perjalannya oleh Presiden RI pada tanggal 31 Juli 1995 menandai Hari Teknologi Nasional 12 Agustus 1995. Kemudian muncul kereta dengan nama dan kelas sejenis, seperti Argo Lawu, Argo Jati, Argo Mulia, dan sebagainya.



**28 September 2011**

Perubahan logo dilakukan bersamaan dengan perayaan ulang tahun Kereta Api yang ke 66 yang bertema "Dengan Semangat Pembaharuan Kita Tingkatkan Pelayanan dan Inovasi".



**2012**

- Reservasi tiket KA melalui internet
- Reservasi tiket H-90
- Penerapan Sistem Boarding
- AC-nisasi Kereta Kelas Ekonomi
- Perpanjangan relasi dan penambahan relasi baru



**25 Mei 1963**

Dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA) sesuai Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963.



**1976**

KRL buatan Jepang mulai beroperasi.



**2 Januari 1991**

PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990.



**3 Februari 1998**

Pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api Perumka diubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), PT Kereta Api Indonesia berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998.



**15 September 2008**

PT KAI Commuter Jabodetabek didirikan.



KRL rheostatic



**COMMUTER**

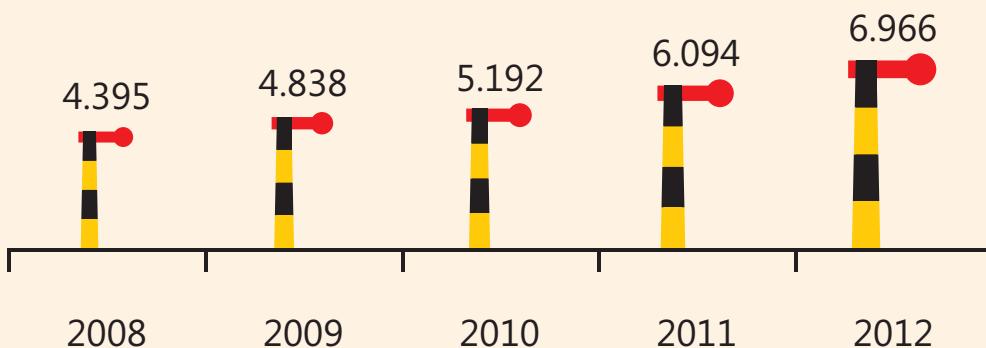
## Ikhtisar Keuangan Dan Operasional

(Dalam Rupiah)

Urutan	2008	2009	2010	2011	2012
Jumlah Pendapatan	4.394.776.140.363	4.838.202.211.341	5.191.553.602.689	6.094.094.921.185	6.966.237.422.231
Jumlah Beban Pokok Pendapatan	3.203.136.495.132	3.833.368.603.074	4.008.055.466.303	4.675.845.822.032	5.024.796.214.066
<b>Laba (Rugi) Kotor</b>	<b>1.191.639.645.231</b>	<b>1.004.833.608.267</b>	<b>1.183.498.136.386</b>	<b>1.418.249.099.153</b>	<b>1.941.441.208.165</b>
Jumlah Beban Usaha	1.569.036.015.974	947.156.125.230	1.057.462.965.927	1.277.860.266.291	1.243.802.083.060
<b>Laba (Rugi) Usaha</b>	<b>(377.396.370.743)</b>	<b>57.677.483.037</b>	<b>126.035.170.459</b>	<b>140.388.832.861</b>	<b>697.639.125.105</b>
Pendapatan (Beban) Lain-lain bersih	174.594.841.372	158.727.130.086	156.762.388.801	157.668.092.736	(101.734.848.335)
<b>Laba Sebelum Pajak Penghasilan</b>	<b>(202.801.529.371)</b>	<b>216.404.613.123</b>	<b>282.797.559.260</b>	<b>298.056.925.597</b>	<b>595.904.276.770</b>
Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	120.168.712.498	(60.680.413.169)	(66.698.351.612)	(96.812.444.213)	(170.799.433.880)
<b>Laba Bersih Tahun Berjalan</b>	<b>(82.632.816.873)</b>	<b>155.724.199.954</b>	<b>216.099.207.648</b>	<b>201.244.481.385</b>	<b>425.104.842.890</b>
Kepentingan Non Pengendali	853.782.253	923.883.080	(236.880.000)	(663.612.000)	(462.943.601)
<b>Jumlah Laba Komprehensif (Laba yang dapat Diklaim Kepada Pemilik Entitas Induk)</b>	<b>(83.486.599.126)</b>	<b>154.800.316.874</b>	<b>216.336.087.230</b>	<b>201.908.093.809</b>	<b>425.567.786.492</b>
Pinjaman Jangka Pendek	-	-	161.823.517.210	418.206.935.918	749.013.330.026
Pinjaman Jangka Panjang	-	-	-	100.714.800.000	749.746.442.333
Jumlah Aset Lancar	2.648.130.326.446	2.251.870.070.960	2.048.493.329.907	1.823.431.154.071	2.540.813.577.519
Jumlah Aset Tidak Lancar	3.125.731.159.511	3.292.633.107.454	3.535.105.850.682	4.242.978.671.831	6.420.248.454.895
<b>Total Aset</b>	<b>5.773.861.485.957</b>	<b>5.544.503.178.413</b>	<b>5.583.599.180.589</b>	<b>6.066.409.825.902</b>	<b>8.961.062.032.414</b>
Jumlah Liabilitas Lancar	1.138.468.835.832	786.208.177.841	773.497.601.414	1.237.591.454.835	2.176.655.295.172
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	1.008.597.638.022	975.683.597.650	812.291.527.883	880.623.076.766	1.460.993.691.819
Total Liabilitas	2.147.066.473.854	1.761.891.775.491	1.585.789.129.298	2.118.214.531.601	3.637.648.986.992
Ekuitas	3.626.795.012.103	3.782.611.402.922	3.997.810.051.291	3.948.195.294.301	5.323.413.045.422
<b>Total Liabilitas dan Ekuitas</b>	<b>5.773.861.485.957</b>	<b>5.544.503.178.413</b>	<b>5.583.599.180.589</b>	<b>6.066.409.825.902</b>	<b>8.961.062.032.414</b>
Modal Saham	2.470.000.000.000	2.470.000.000.000	2.470.000.000.000	2.470.000.000.000	3.296.547.000.000
<b>Rasio</b>					
Return in Equity (ROE)	(2,33)	4,39	6,55	6,24	10,62
Return on Investment (ROI)	0,99	11,85	8,83	9,91	12,96
Cash Rasio (Rasio Kas)	146,46	154,57	97,28	47,74	50,35
Current Rasio (Rasio Lancar)	232,60	286,42	262,04	147,42	116,75
Collection Period	33,18	13,50	34,36	39,56	35,68
Inventory Turn Over (Perputaran Persediaan)	29,43	35,82	40,10	33,64	36,28
Total Asset Turn Over (Perputaran Total Asset)	91,97	90,97	103,86	111,90	85,12
Total Asset Sendiri thd Total Asset (TMS thd TA)	43,47	59,59	39,94	39,52	54,59
<b>Informasi Terkait Pendapatan Ang. Penumpang</b>					
Volume Penumpang (orang)	196.214.668	207.161.277	203.115.862	191.686.591	202.881.026
KM - Penumpang (Ribu KM)	18.510.931	19.789.148	20.211.564	18.845.241	18.210.371
KM - Tempat Duduk (Ribu KM)	22.793.568	23.416.244	25.754.853	24.398.855	25.785.334
<b>Informasi Terkait Pendapatan Ang. Barang</b>					
Volume Barang (ton)	19.268.449	19.011.158	18.950.467	19.340.235	22.079.119
KM - Ton Barang (Ribu KM)	5.348.576	5.486.585	7.168.667	6.052.268	7.303.736
<b>Pendukung Angkutan KA</b>	<b>89.761.544.260</b>	<b>88.951.075.258</b>	<b>79.079.811.067</b>	<b>92.026.717.587</b>	<b>54.664.580.190</b>
<b>Pendukung Usaha Non Angkutan</b>	<b>75.050.158.647</b>	<b>113.819.704.103</b>	<b>111.540.774.110</b>	<b>234.488.425.302</b>	<b>478.960.143.516</b>
<b>Pendapatan (Beban) Lain - lain</b>	<b>174.594.841.372</b>	<b>158.727.130.086</b>	<b>156.762.388.801</b>	<b>157.668.092.736</b>	<b>(101.734.848.335)</b>

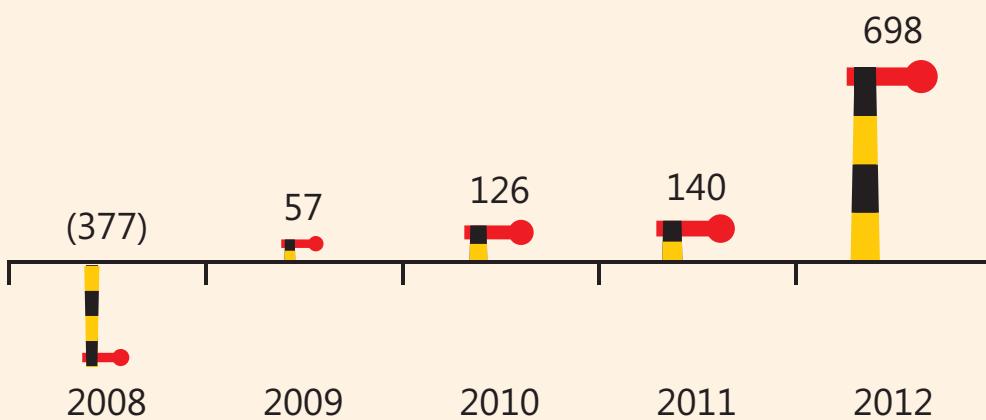
### Jumlah Pendapatan

(Dalam Milyar Rupiah)



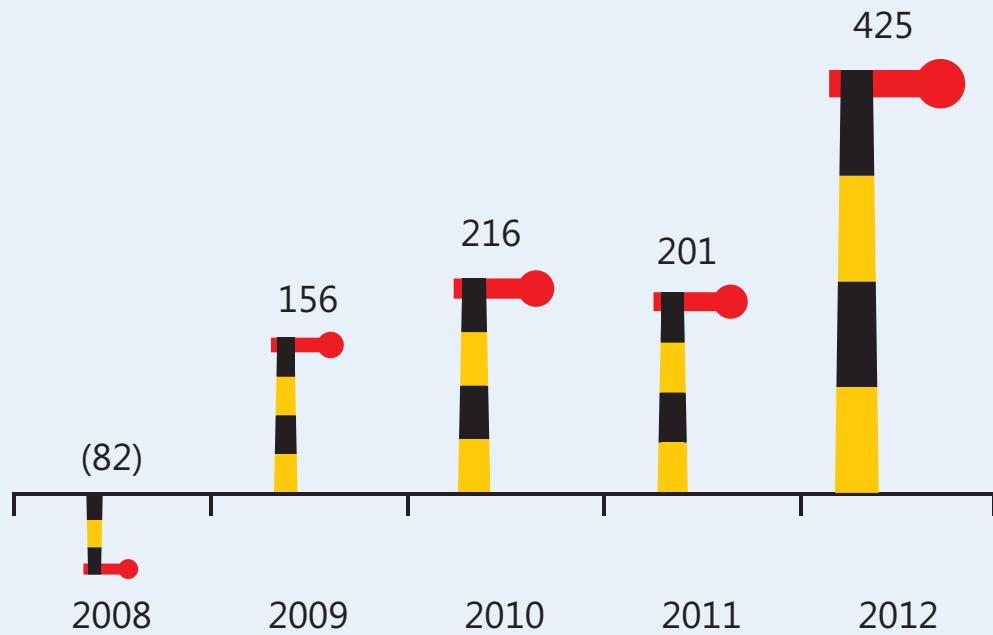
### Laba (Rugi) Usaha

(Dalam Milyar Rupiah)



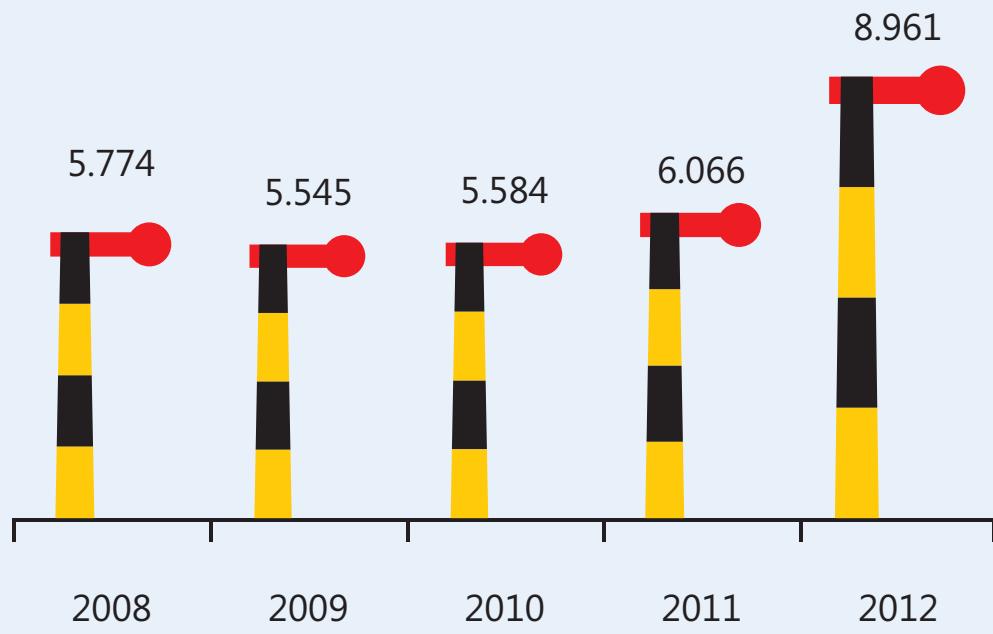
### Laba Bersih Tahun Berjalan

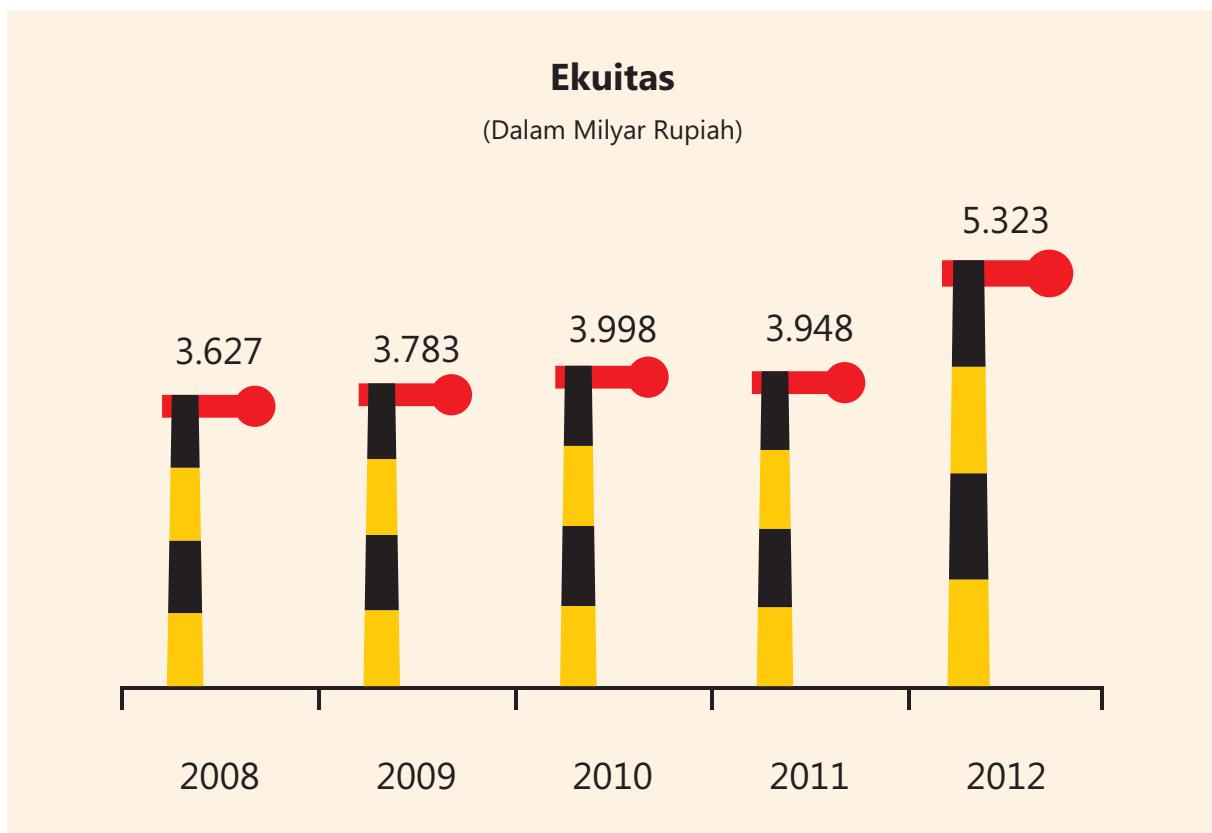
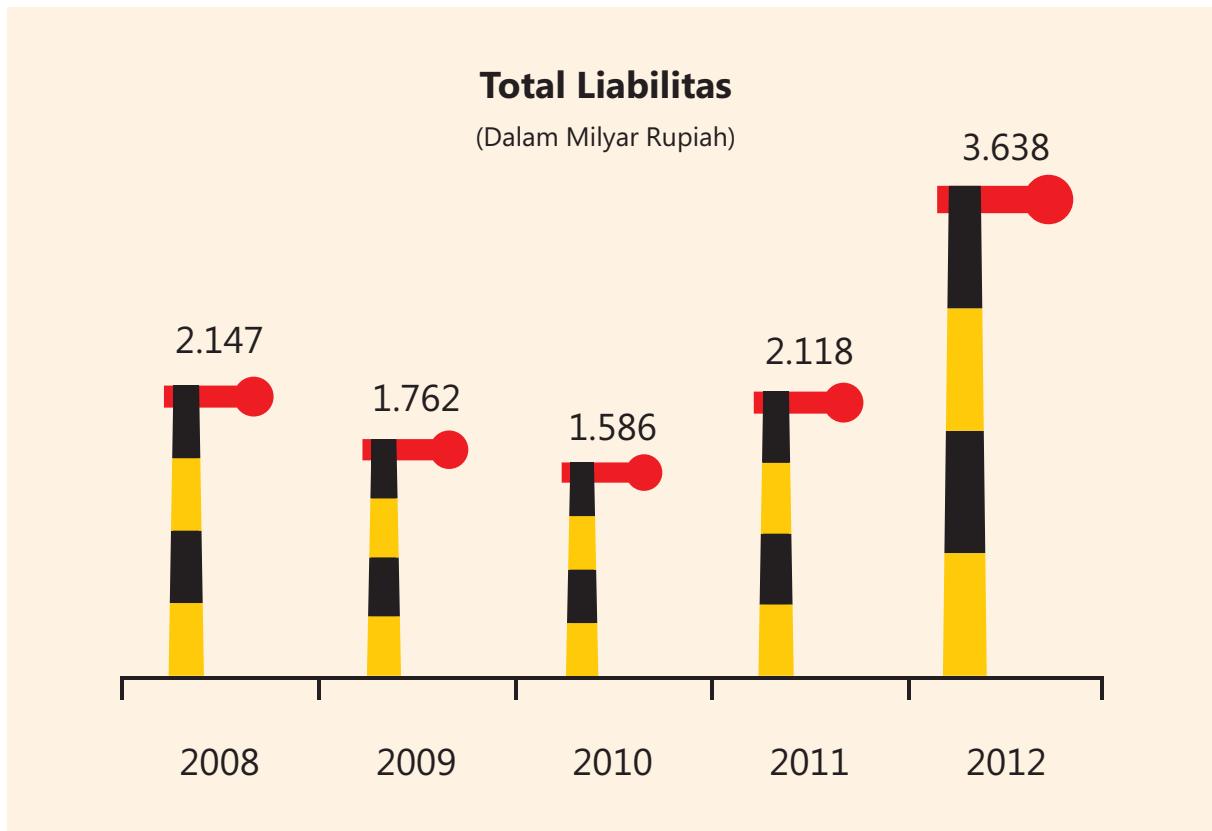
(Dalam Milyar Rupiah)



### Total Aset

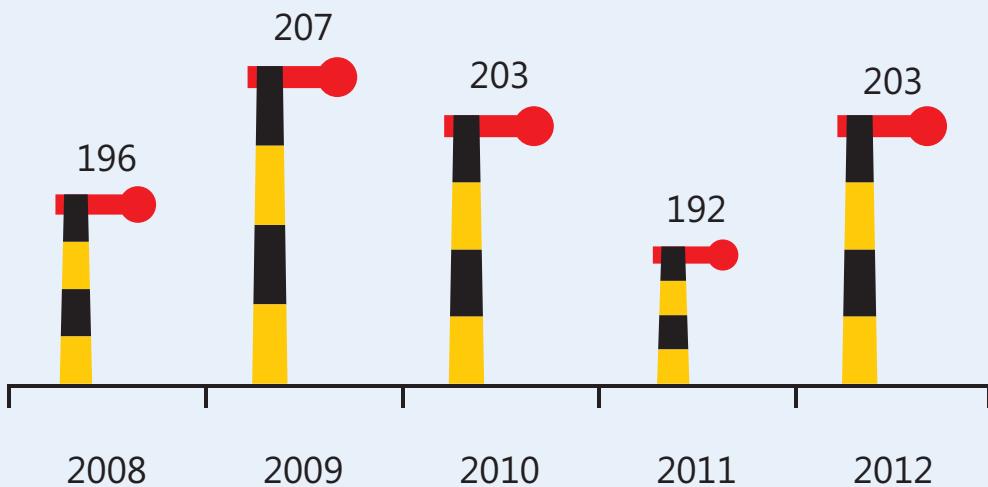
(Dalam Milyar Rupiah)





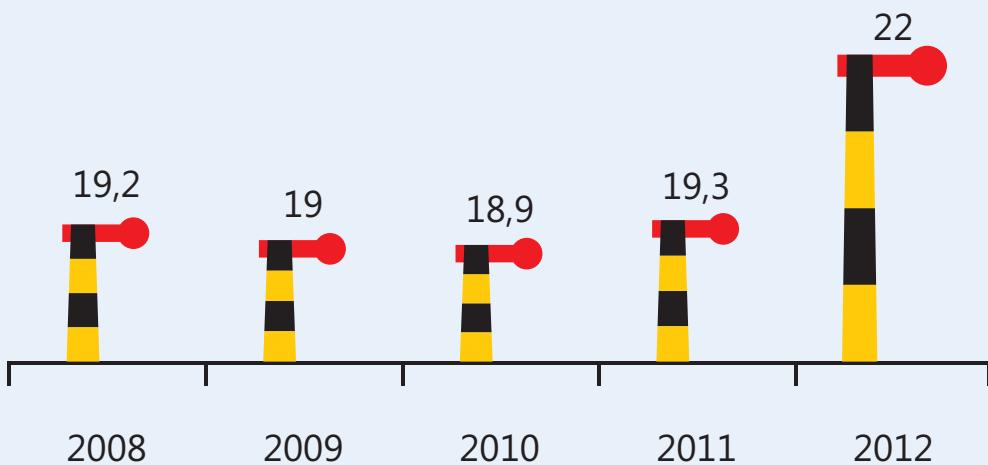
### Volume Angkutan Penumpang

(Dalam Juta Orang)



### Volume Angkutan Barang

(Dalam Juta Ton)



## Peristiwa Penting 2012

### Januari

#### **Tap-Izy Telkomsel Mudahkan Pembelian Tiket Kereta Api**

PT. Kereta Api Indonesia (KAI) bekerja sama dengan Telkomsel menghadirkan layanan Tap-Izy guna memudahkan pelanggan dalam pembelian tiket Kereta Prambanan Ekspres (Prameks). Kini pelanggan yang ingin bepergian dengan rute Yogyakarta hingga Solo bisa membeli tiket Kereta Prameks dengan uang elektronik secara cepat dan mudah hanya dengan mendekatkan ponselnya ke mesin Tap-Izy di Stasiun Tugu, Lempuyangan, Purwosari, dan Solo Balapan.



#### **Selama Dua Bulan, Pegawai PT. KAI Menimba Ilmu di Negeri Matador**

17 orang pegawai PT. Kereta Api Indonesia (KAI) (Persero) yang berasal dari unit perawatan sarana dan tiga orang dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan diberangkatkan oleh PT. KAI ke Spanyol, untuk mengikuti pelatihan mengenai sarana kereta api. Pelatihan yang memakan waktu selama dua bulan ini, ditekankan pada pemahaman bagaimana



merawat sarana, sehingga bisa meminimalkan terjadinya kecelakaan dan meningkatkan kenyamanan penumpang. Pelatihan sarana di luar negeri sudah beberapa kali dilakukan, baik di Jepang, dan India. Di samping training ini, PT KAI juga menyelenggarakan program training yang dilakukan tiga kali dalam satu tahun untuk hospitality di Universitie of SNCF di Paris, Perancis.

#### **Seminar Nasional Perkeretaapian**

Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyelenggarakan Seminar Nasional perkeretaapian dengan mengusung tema "Membangun Kereta Api Indonesia Masa Depan" di Balai Sidang Universitas Indonesia Depok. Pada Seminar ini narasumber dari berbagai kalangan praktisi maupun akademisi hadir diantaranya pengamat transportasi, operator, regulator, YLKI dan pakar komunikasi menyampaikan topik-topik terkait dengan pengembangan sistem transportasi Nasional khususnya perkeretaapian Indonesia.



## PT. KAI dan TNI AL Tandatangani MoU Pemanfaatan Aset Negara

PT. Kereta Api Indonesia (KAI) (Persero) dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL) menandatangani piagam kesepakatan bersama mengenai pemanfaatan sarana dan prasarana barang milik negara. Lingkup kesepakatan bersama antara kedua belah pihak ini bertujuan untuk saling mendukung tugas-tugas pokoknya masing. Dimana PT KAI memiliki usaha utama di bidang penyedia jasa perkeretaapian Indonesia, dan TNI AL adalah instansi yang mempunyai peran, fungsi dan tugas antara lain menanggulangi akibat bencana alam, pengungsian dan pemberian bantuan kemanusiaan. Dengan adanya kerjasama ini, PT KAI terus berupaya memanfaatkan dan menyelamatkan aset-aset milik negara yang memang sulit untuk dilakukan sendiri oleh pihaknya.



## Februari

### Sosialisasi Pedagang Asongan

PT KAI mulai memberikan sosialisasi larangan berjualan di atas kereta api dan di stasiun kepada para pedagang asongan. Larangan tersebut merupakan langkah PT KAI untuk



meningkatkan pelayanan, kenyamanan dan keamanan penumpang KA. Larangan ini dilakukan berdasarkan UU No.23/2007 tentang perkeretaapian (pasal 35 ayat 2), PP No. 72/2009 tentang lalu lintas dan angkutan kereta api (pasal 124). Selain itu diperkuat oleh Peraturan Menhub no. 9/2011 tentang standar pelayanan minimum untuk angkutan orang dengan KA, dan Instruksi Direksi PT. KAI No. 26/LL.006/KA-2012 tentang Penertiban Pedagang Asongan, Penumpang Liar dan Larangan Penumpang Merokok di atas KA.

### Peluncuran Perdana KA Angkutan Semen Arjawinangun – Purwokerto

Peluncuran perdana KA angkutan semen merek tiga roda dengan relasi Arjawinangun – Purwokerto bernomor PLB 8096, membawa



rangkaian 12 ppcw dengan total muatan 504 ton. KA angkutan semen ini rencananya memiliki stamformasi yang terdiri dari 17 ppcw 30 ton plus 1 gerbong kabus. Diharapkan angkutan semen relasi Arjawinangun – Purwokerto ini, pada setiap bulannya ditargetkan dapat mengangkut sebanyak 13.770 ton semen.

### **KRDI Blorajaya AC Semarang Poncol-Cepu PP Diluncurkan**

Trayek Semarang-Cepu selama ini mempunyai pangsa pasar cukup tinggi dan untuk saat ini, masih sedikit moda transportasi lain seperti bus yang melayani relasi langsung dari



Semarang menuju Cepu. Melihat peluang dan potensi yang sangat baik serta adanya permintaan dari masyarakat, PT KAI Daop 4 Semarang menambah perjalanan satu rangkaian KRD kelas Eksekutif yang diberi nama KRDI Blorajaya AC. KRDI Blorajaya AC adalah KRDI buatan PT. INKA yang selama ini melayani relasi Cepu-Semarang dengan waktu tempuh selama tigajam.

### **Penandatanganan MoU PT KAI dan Universitas Maranatha**

PT. Kereta Api Indonesia (KAI) (Persero) dan Universitas Kristen Maranatha menandatangani nota kesepahaman (MoU) tentang kerjasama dalam bidang pendidikan non formal. Adapun ruang lingkup kerjasamanya dalam bentuk pelaksanaan kegiatan pengabdian kepada masyarakat. Implementasi yang dilakukan bisa berupa pameran dan aktivitas terkait dengan seni rupa serta desain.

## **Maret**

### **Tiket Kereta Api Dapat Dibeli H -90**

Sejak 8 Maret 2012, PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memberlakukan penjualan Tiket Kereta Api sampai dengan H-90 (90 hari sebelum keberangkatan). Sehingga bagi pelanggan atau calon penumpang bisa membeli



tiket KA untuk perjalanan hingga 90 hari mendatang. Ketentuan tersebut hanya berlaku untuk KA kelas Eksekutif, Bisnis dan Ekonomi komersial jarak jauh dan menengah. Selain itu PT. KAI (Persero) menerapkan ketentuan untuk satu tiket KA hanya berlaku untuk satu orang penumpang.

### **Benchmarking Pegawai PT KAI Ke Cina**

Sebagai salah satu bentuk penghargaan PT. Kereta Api Indonesia (KAI) (Persero) kepada para karyawannya yang memiliki kinerja yang baik, PT. KAI diberangkatkan menuju Cina selama lima hari. Program yang dinamakan "Tour Melihat Dunia" dihadiahkan kepada para pegawai yang rata-rata berasal dari ujung tombak PT. KAI.



## Launching KA Semen Tiga Roda

Setelah puluhan tahun, PT Indocement Tunggal Prakarsa, Tbk (PT ITP) kembali menggunakan kereta api untuk angkutan semennya. Istimewanya, proses bongkar-muat KA Semen ini menggunakan sistem palet yang baru pertamakali digunakan PT KAI. KA barang tersebut mengangkut angkutan semen merek Tiga Roda produksi PT ITP dari Stasiun Arjawinangun, Cirebon ke Stasiun Purwokerto, Banyumas. Angkutan semen ini merupakan realisasi dari kerjasama PT KAI dan PT Kereta Api Logistik (KALOG), dengan PT ITP.



## Perjanjian Kerja Sama dengan PT Jasa Raharja Putra

Sebagai salah satu langkah nyata PT KAI (Persero) dalam meningkatkan pelayanan kepada para pengguna jasa KA, pihak PT KAI melakukan perjanjian kerja sama dengan pihak PT. Asuransi Jasa Raharja (Persero) di bidang asuransi angkutan penumpang KA dan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera (Persero) di bidang asuransi angkutan barang KA.



## April

### Beli Tiket KA Lewat Alfamart

PT Kereta Api (Persero) menggandeng PT Sumber Alfaria Trijaya Tbk (AMRT) untuk proses reservasi online kereta api di seluruh gerai Alfamart. Kini membeli tiket kereta api bisa di peroleh di Alfamart yang ada di Pulau Jawa, Sumatera, Bali dan Sulawesi. Layanan hasil kerjasama dengan PT Kereta Api ini tentu saja kian memudahkan masyarakat pengguna moda transportasi kereta api khususnya kelas eksekutif, bisnis dan kelas ekonomi komersial/AC. Bahkan, masyarakat juga bisa mendapatkan harga promo tiket kereta api.



### Beli Tiket Kereta Semakin Mudah dengan Fastpay

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) bekerjasama dengan PT. Bimasakti Multiwealth, meluncurkan layanan reservasi tiket KA secara online melalui FASTPAY. FASTPAY merupakan layanan Payment Point Online Banking (PPOB) yang dapat melayani pembelian tiket KA secara online dan akurat. FASTPAY memiliki lebih dari



15.000 gerai PPOB dan terus bertambah, minimal 1000 loket per bulan sehingga makin mendekati calon penumpang untuk melakukan reservasi tiket kereta api. Melalui FASTPAY ini tentukan akan memberikan kemudahan kepada pelanggan setia kereta api dalam mendapatkan tiket kereta tanpa harus antri di loket stasiun kereta api.

### **Sinergi 3 BUMN Melalui Rail Card dan Rail Box**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) (KAI) bersama-sama dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI) dan PT Telekomunikasi Indonesia (Tbk) (Telkom) meluncurkan Rail Card dan Rail Box. Rail Card adalah kartu prepaid yang diterbitkan BNI sebagai pengganti uang tunai dan dapat digunakan sebagai alat pembayaran pembelian tiket Kereta Api dan berbelanja di merchant-merchant yang memasang logo BNI Prepaid. Sementara Rail Box adalah mesin penjual tiket kereta api yang disediakan oleh Telkom dan ditempatkan di stasiun-stasiun besar atau di Mall-mall atau di tempat-tempat tertentu yang telah ditentukan. Sinergi 3 BUMN dimaksudkan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas model penjualan tiket Kereta Api yang mengarah pada pemanfaatan kemajuan teknologi informasi.



### **Parade Seni dan Budaya Kereta Api Songsong Visit Jateng 2013**

PT KAI memperingati ulang tahun ke – 108 lokomotif uap dengan no seri B2502 dan B2503 dengan mengadakan kegiatan yang bertajuk "Parade Seni dan Budaya Kereta Api", dan memusatkannya di dua tempat yaitu di Gedung Lawang Sewu dan Museum Kereta Api Ambarawa. Kegiatan ini memiliki bertujuan mendukung program Visit Jateng 2013.



### **Mei**

### **CC 121 raih the silver winner of contact center operations up to 30 seats**

Meskipun usianya masih terbilang muda jika dibandingkan dengan call center instansi lainnya, ternyata Contact Center 121 (CC 121) milik PT. Kereta Api Indonesia(KAI)(Persero)sudah layak disejajarkan dengan lainnya yang sudah lebih dulu ada. Ini bisa dilihat dari diraihnya the silver winner of contact center operations up to 30 seats dalam Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012. Dalam anugerah tersebut PT. KAI juga



menorehkan prestasi lainnya ketika mendapatkan tujuh penghargaan selain di bidang operasional. Dari delapan penghargaan yang didapatkan, terdapat juga penghargaan yang diberikan kepada ponggawa CC 121 secara pribadi yang telah memberikan andil pada pelayanan CC 121.

### **IRPS BD Lakukan Aksi Asrikan Stasiun Bumiwaluya**

Para pencinta kereta api atau para railfans yang tergabung dalam Indonesian Railway Preservation Society (IRPS) wilayah Bandung membantu program PT KAI dalam mengasrikan lingkungan Stasiun dan sekitarnya. Kegiatan ini bertujuan untuk saling mengeratkan tali silaturahmi sesama anggota dengan pegawai PT KAI, juga ingin memperlihatkan bentuk nyata dari berbagai cara bagaimana IRPS mencintai kereta api.



### **Beli Tiket Kereta Api Cukup Tempelkan Handphone**

Para pengguna kereta api kini makin mudah membeli tiket. Dengan hanya menempelkan handphone pada alat khusus di stasiun, calon penumpang bisa membeli tiket tanpa harus mengeluarkan uang tunai. Layanan ini dinamakan Tap Izzy. Bandung merupakan kota kedua diluncurkannya layanan Tap-Izy. Sebelumnya, layanan serupa diluncurkan di Yogyakarta beberapa waktu lalu. Layanan Tap-Izy ini hanya untuk pelanggan Telkomsel. Pelanggan bisa digunakan dengan terlebih dahulu mengganti sim card simPATI atau Kartu Halo dengan sim card

baru yang sudah dilengkapi teknologi pendukung. Meski harus mengganti sim card, nomor pelanggan tidak akan berganti.



### **Juni**

#### **Penandatanganan MoU PT KAI dan BCA**

PT KAI dan PT Bank Central Asia Tbk (BCA) melakukan penandatanganan MoU, terkait kemudahan dalam pembaruan pembelian tiket KA. Sehingga pelanggan setia kereta api dapat menggunakan fasilitas pembayaran atas pembelian tiket KA melalui berbagai delivery channel BCA, seperti ATM BCA, BCA KlikPay, B2C e-Commerce MIGS dan mesin-mesin EDC BCA yang saat ini sudah tersedia di beberapa loket stasiun KAI.



## **Strategic dan Tactical Marketing PT. KAI Dapatkan Penghargaan Bronze**

Torehan pengakuan untuk kinerja PT. Kereta Api Indonesia (KAI) didapatkan. Kali ini PT. KAI mendapatkan penghargaan pada bidang pemasaran dalam ajang BUMN Marketing Day 2012 yang diadakan atas kerjasama Majalah BUMN Track, dengan BUMN Marketeers Club dan Markplus Inc. PT KAI mendapatkan penghargaan bronze dalam dua kategori, yaitu Strategic and Tactical Marketing. Kegiatan penghargaan yang baru pertama kali diadakan, merupakan salah satu bentuk apresiasi yang bisa dipertanggungjawabkan bagi kalangan BUMN, yang telah mengembangkan berbagai inovasi dalam pemasaran produk.



## **PT. KAI Ikut Berpartisipasi dalam Javanica Art Fashion dan Craft**

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melalui mitra binaannya mengikuti pameran Javanica Art Fashion dan Craft (JAFC) yang diselenggarakan di Jogja Expo Center (JEC). Pameran ini merupakan ajang promosi bagi 92 UKM BUMN, Disperindang serta anggota koperasi di Yogyakarta untuk memperkenalkan dan memasarkan produk-produk UKM mereka. Ajang tersebut menjadi sarana untuk menjembatani berbagai kepentingan kelompok masyarakat dan memberikan nilai tambah dengan membuka prospek usaha ke depannya.

## **Serah terima surat keputusan BPH Migas tentang penetapan**

PT KAI dan BPH Migas menandatangani berita acara serah terima Bahan Bakar Minyak (BBM) Public Service Obligation (PSO) tahun 2012. Acara serah terima ini diadakan di atas kereta wisata Bali dan baru pertama kalinya kegiatan ini mengambil tempat di kereta api yang sedang berjalan. Hal ini menandakan betapa penting dan mempunyai makna yang dalam, bahwa peran kereta api sangat penting dalam mendukung peningkatan pelayanan dan kesejahteraan yang lebih baik kepada masyarakat.



## **Juli**

### **Penandatanganan MoU dengan PT. Semen Padang**

PT KAI (Persero) dan PT Semen Padang menandatangani MoU ini dilakukan karena PT Semen Padang terkait angkutan semen menggunakan kereta api. PT Semen Padang direncanakan akan membangun Pabrik Indarung VI yang berkapasitas 2,9 juta ton pertahun itu yang



dimulai akhir tahun 2012. Dalam MoU ini PT KAI mendukung dan menjamin sepenuhnya kelancaran angkutan semen curah dari Indarung ke Teluk Bayur dengan total keseluruhan lebih kurang 6 juta ton pertahun.

### **Locomotive Marching Band PT KAI meraih Gelar Internasional di Hong Kong**

Tim Percussion Line Locomotive Marching Band Kereta Api Indonesia mendapatkan sebuah gelar juara di event international . Tim yang terdiri dari 19 orang ini berhasil menyabet gelar juara 2 kategori Percussion Battle dalam event Hong Kong International Youth Marching Band Competition



2012. Selain gelar tersebut, tim Percussion Line Locomotive Marching Band Kereta Api Indonesia juga mendapatkan trophy sebagai the best four dan juara favorit pilihan media massa dan elektronik TV Hongkong dan TV internasional yang meliput kejuaraan tersebut.

### **Lawang Sewu Expo**

PT KAI menyelenggarakan Lawang Sewu Expo menampilkan Pameran lukisan, pameran seribu foto seribu bingkai, bursa & lapak otomotif



klasik Mercedes Benz Tiger, Citroen, VW, Peugeot, sepeda onthel, pameran UMKM dan aneka produk & jasa, kuliner serta Keroncong & Basanova all night. Kegiatan ini bertujuan untuk memperkenalkan dan melestarikan bangunan bersejarah di Ibu Kota Jateng, khususnya yang terkait dengan kereta api pada masyarakat luas.

### **GE Transportation Tandatangani LoI Pengadaan Suku Cadang Lokomotif PT KAI**

Untuk memastikan perawatan dan penggantian suku cadang lokomotif bisa berlangsung tepat waktu, PT. KAI menandatangani Letter of Intent (LoI) dengan GE Transportation selaku produsen dari lokomotif bertipe diesel elektrik yang digunakan oleh PT. KAI. LOI ini dilakukan untuk menegaskan pada kesiapan dari GE Transportation dalam menyediakan berbagai suku cadang untuk lokomotif yang dimiliki PT. KAI, lokomotif yang dimaksud disini mulai dari tipe CC 201, CC 203, dan CC 204.



## B4T dan BBLM Akan Bantu Pengembangan Industri Kereta Api

PT KAI menandatangani MoU dengan Balai Besar Bahan dan Barang Teknik (B4T) dan Balai Besar Logam dan Mesin (BBLM) terkait penelitian dan pengembangan serta pengujian di bidang sarana serta perkeretaapian. Hal ini diharapkan mampu memberikan terobosan dalam memberikan alternatif pengadaan suku cadang yang bersumber dari dalam negeri.



## Peresmian 'Fuel Management Service'

### PT Kereta Api Indonesia

PT KAI Persero) dan PT Pertamina (Persero), meresmikan dimulainya Kerjasama penyaluran bbm keseluruh Daerah Operasi PT KAI melalui sistem layanan penyaluran bbm terpadu atau Fuel Management Service untuk jangka waktu 5 tahun. Dalam kerjasama ini PT Pertamina (Persero) sebagai penyedia bbm, menunjuk Anak Perusahaannya, PT Pertamina Patra Niaga, sebagai operator pelaksana untuk menjalankan layanan penyaluran bbm terpadu tersebut.



## Peresmian Kereta Batik

PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VIII Surabaya meluncurkan tiga kereta bermotif batik. Tiga kereta yang diubah menjadi kereta batik itu hanya kereta makan atau restorasi. Tiga kereta makan itu adalah kereta makan untuk KA Sancaka (Yogyakarta-Surabaya), KA Gajayana (Malang-Jakarta), dan KA Argo Anggrek (Surabaya Pasar Turi-Jakarta). Peluncuran kereta batik ini merupakan upaya untuk mengangkat batik sebagai budaya dan produk asli Indonesia agar lebih dicintai.



## Agustus

### Pasar Murah BUMN Peduli

Ribuan warga memenuhi lokasi Pasar Murah BUMN Peduli 2012 yang digelar di Kecamatan Langensari, Kota Banjar, Kamis (9/8). Pasar murah yang diadakan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) disediakan sebanyak 2.758 paket sembako murah dengan harga Rp 30.000, di bawah harga nominal sebesar Rp 100.000. Kegiatan tersebut merupakan salah satu bentuk kepedulian PT KAI dalam membantu warga yang membutuhkan. Disebutkan paket sembako yang didistribusikan sebanyak 2.758 kantong tersebut dibagikan untuk empat kecamatan.



### Penghargaan Atlit Berprestasi Olimpiade

PT KAI menyerahkan penghargaan kepada dua atlet angkat besi, Triyatno dan Eko Yuli Irawan. Kedua atlet ini telah menorehkan prestasi merebut medali perak dan perunggu dalam Olimpiade 2012. Penghargaan ini diberikan oleh PT KAI sebagai kepedulian terhadap para atlet yang telah berjuang meraih prestasi dalam mengharumkan nama bangsa dan negara di kancah internasional.



### Launching Internet Reservation PT KAI

PT. Kereta Api Indonesia meluncurkan Layanan Internet Reservation yang merupakan layanan baru pemesanan dan pembelian tiket kereta api melalui situs [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id). Penerapan sistem tiketing PT.KAI yang berbasis web bernama Rail Ticket System (RTS) sehingga membuat pelanggan tidak lagi harus ke loket stasiun. Jadi di manapun dan kapanpun dapat melakukan reservasi tiket kereta api.



### IT Excellence Award

PT KAI meraih posisi lima besar atau finalis dalam kompetisi IT Excellence Award 2012 di Asia Pasifik. Hasil kompetisi teknologi informatika bagi pengembangan bisnis yang digelar International Data Corporation dan Fairfax Business Media diumumkan di Singapura. Inovasi teknologi informatika (TI) yang ditampilkan oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) berupa sistem tiket perkeretaapian.



## September

### RI 1 menggunakan KA menuju Cilacap

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono berkesempatan menggunakan kereta api, saat melakukan kunjungan kerja menuju Proyek Kilang miliki Pertamina di Cilacap. Rombongan Presiden meninggalkan Jakarta menggunakan kereta api yang diberangkatkan dari Stasiun Gambir.



### Pekan Olah Raga Kereta Api

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyelenggarakan Pekan Olah Raga Kereta Api atau disingkat PORKA. Kegiatan dua tahunan ini diselenggarakan dengan mengusung semangat dalam memperkokoh silaturahmi, persaudaraan dan kebersamaan insan kereta api. Sebanyak 7 cabang olahraga berregu putera dipertandingankan, diantaranya sepak bola, futsal, bulu tangkis, tenis lapangan, tenis meja, catur dan volley ball. Pesta olahraga karyawan PT. KAI ini diikuti oleh sekitar 600 peserta dari 13 kontingen yang berasal dari 9 Daerah Operasi di Jawa, 3 Divisi Regional di Sumatera, dan 1 kontingen dari Kantor Pusat di Bandung.



### MoU PT KAI dengan BPKP Jawa barat

PT KAI dan BPKP menandatangani MoU terkait pemberian bantuan audit dan/atau evaluasi/assessment, serta pemberian pendapat profesional melalui kajian/reviu, bimbingan teknis dan asistensi, terkait dengan penerapan Good Coorporate Governance (GCG), manajemen risiko, indikator kinerja kunci (Key Performance Indicator), pengelolaan aset, pengadaan barang dan jasa serta bantuan lainnya.



### Launching Malioboro Ekspres

PT KAI Daop 6 Yogyakarta meluncurkan Malioboro Ekspres relasi Malang-Yogyakarta. Rangkaian kereta ini terdiri dari tiga gerbong kelas ekonomi AC dan tiga gerbong eksekutif. Selama ini warga Malang juga mengandalkan transportasi bus malam atau mobil travel. Sejumlah warga Malang tak sabar menunggu kereta yang menghubungkan kedua Kota Wisata tersebut.



## Kunjungan Dubes AS dan Vice Chairman GE

Dirut PT KAI, Ignasius Jonan mendampingi Duta Besar AS untuk Indonesia, Scot Marciel, dan Vice Chairman GE, John G. Rice dalam rangka kunjungan kerja GE ke PT KAI di Stasiun Gambir, Selasa (25/9).



## Oktobre

### Launching KA Kalimaya

PT KAI meresmikan peluncuran kereta api Kalimaya yang melayani relasi Serang – Tanah Abang PP. Kereta ekonomi AC menempuh jarak 105 km dengan waktu tempuh selama dua jam. Kereta api ini tentunya menambah layanan PT KAI untuk mengakomodir kebutuhan para pelanggan setia KA, khususnya masyarakat Banten. Nama KA Kalimaya, terinspirasi oleh batu kalimaya yang telah lama terkenal keindahannya dan menjadi ikon Banten.



### Tiga Penghargaan Didapatkan PT. KAI Dalam IHCS 2012

Perubahan demi perubahan pelayanan kepada pengguna jasa kereta api yang dilakukan oleh PT KAI dalam beberapa tahun terakhir ini sudah barang tentu didukung sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas. Perbaikan kinerja pegawai dan manajerial, serta pola rekrutmen yang semakin baik, juga komitmen dari Direksi PT KAI untuk meningkatkan kualitas SDM-nya, telah mendapatkan apresiasi dari Indonesia Human Capital Study (IHCS) 2012. PT. KAI mendapatkan penghargaan "The Best For Change Management, The Best For Recruit Management, dan The Best For CEO Commitment. Ketiga penghargaan ini, merupakan sebagai bukti dari PT. KAI untuk terus ingin berubah menjadi lebih baik.



### Sembilan stasiun meraih penghargaan dari Kementerian Perhubungan

Sembilan stasiun meraih penghargaan dari Kemenhub dalam rangka penilaian unit pelayanan publik sektor transportasi tahun 2012. Stasiun-stasiun tersebut diantaranya Stasiun Gambir meraih penghargaan Prima Utama, Stasiun



Bandung, Cirebon, Surabaya, Purwokerto, Solo, Yogyakarta, Kutoarjo, Surabaya Pasarturi dan Pasarsenen, meraih penghargaan Prima Madya.

### **Wapres Budiyono tinjau proyek double track**

Wakil Presiden RI Boediono melakukan kunjungan kerja menggunakan kereta api guna meninjau secara langsung pembangunan jalur ganda (double track) Semarang Tawang-Bojonegoro di Stasiun Alas Tuo Semarang. Ditargetkan pada Juni 2013 mendatang, jalur ganda, Jakarta-Semarang sudah menggunakan double track penuh, dan sudah dapat dioperasikan.



### **November**

#### **PT KAI meraih 5 penghargaan dalam Anugerah Business Review**

PT KAI meraih 5 penghargaan dalam Anugerah Business Review 2012 yang diadakan oleh Majalah Business Review. Penghargaan yang diraih oleh PT KAI dalam Anugerah Business Review 2012 antara lain: Peringkat ke-4 The Best Marketing Management of the year 2012; Peringkat ke-5 The Best Corporate Communication of the year 2012;



Peringkat ke-5 The Best Non Listed Company of the year 2012. Sementara dua penghargaan lainnya dipersembahkan untuk Dirut PT KAI, Ignasius Jonan yang berhasil meraih The Best Visionary CEO of the year 2012 dan Peringkat ke-3 The Best CEO of the year 2012.

### **Launching KA Sriwedari Ekspres**

PT KAI Daop 6 Yogyakarta melaunching KA Sriwedari Ekspres, yang merupakan kereta komuter kedua setelah kereta Prambanan Ekspres. Nama Sriwedari diambil dari Taman Hiburan Rakyat dan Stadion yang berada di jantung kota Hadiningrat Surakarta atau Solo. Diharapkan dengan nama Sriwedari dapat dapat menjadi tumpuan masyarakat Jogja maupun Solo serta menjawab harapan dan mengembalikan senyum warga Jogja – Solo yang haus akan transportasi yang nyaman, cepat dan terjangkau.



### **Dirut PT KAI Raih Penghargaan dari Unair**

Pada peringatan Dies Natalis ke 58 Universitas Airlangga, Dirut PT KAI, Ignasius Jonan meraih penghargaan dari Universitas Airlangga Surabaya sebagai "Alumnus Berprestasi". Ignasius



Jonan, merupakan salah satu alumni Fakultas Ekonomi dan bisnis angkatan tahun 1982 jurusan Akuntasi Unair yang telah menunjukkan prestasi luar biasa di bidang transpotasi khususnya kereta api.

### **Menjaring SDM Berkualitas di Airlangga Career Fair & Scholarship Expo**

Antusiasme mahasiswa Surabaya untuk melamar pekerjaan terlihat saat PT KAI berpartisipasi dalam Airlangga Career Fair & Scholarship Expo. Lebih dari 1.700 pelamar yang datang ke stand PT KAI. Ini menunjukkan bahwa masyarakat khususnya para mahasiswa mengakui bahwa PT KAI dianggap menjadi salah satu perusahaan yang memiliki kredibilitas baik di Indonesia.



### **Desember**

#### **PT KAI, gelar Sahabat KAI gathering**

Di penghujung tahun ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) kembali menggelar acara "Sahabat KAI Gahering" yang kali ini mengambil tempat acara di Kota Garut, Jawa Barat. Acara yang bertemakan "With Customer Support, We Provide You The Best Service" ini dihadiri oleh sekitar 104 peserta dari pelanggan setia kereta api, komunitas pecinta kereta api, wartawan dari berbagai media, serta pegawai internal PT KAI. Kegiatan ini adalah bentuk apresiasi kepada pelanggan setian yang selalu menggunakan jasa layanan kereta api dan juga komunitas pecinta kereta api yang sudah

banyak membantu PT KAI dalam membangun citra positif di masyarakat.



#### **PT KAI Sebagai Best of The Best BUMN Inovatif Terbaik 2012**

Selangkah demi selangkah kerja keras yang dilakukan oleh setiap insan PT KAI untuk memberikan pelayanan yang terbaik dengan berorientasi pada pelanggan melalui berbagai macam inovasinya, mendapatkan pengakuan atas kinerjanya. Dalam malam Anugerah BUMN Award 2012, PT KAI dinobatkan sebagai Best of The Best BUMN Inovatif Terbaik 2012. Selain itu PT KAI juga mendapatkan empat penghargaan lainnya antara lain: Pemenang I, Inovasi Pelayanan Publik BUMN Terbaik; Pemenang II, Inovasi Produk Jasa BUMN Terbaik; Pemenang I, Inovasi Manajemen BUMN Terbaik; dan Direktur Utama PT KAI, Ignasius Jonan, sebagai CEO BUMN Terbaik.



## Malang POTENDA Expo

Dua mitra binaan PT KAI yang berasal dari daerah Jember ambil bagian dalam acara pameran perdagangan, kerajinan, investasi, dan seni budaya Indonesia yang bertajuk Malang Potensi Daerah (Potenda) Expo 2012. Acara yang dihelat untuk kali pertama ini diselenggarakan di pelataran parkir Mall Olympic Garden, Malang. Mitra binaan PT KAI yang ikut serta dalam pameran kali ini berasal dari Jember yakni Batik Amanda dan Hin's Collection. Produk unggulan yang mereka pamerkan yakni kain batik bermotif khas hasil perkebunan daerah Jember (seperti motif tembakau, cengkeh, cocoa, buah naga, dan lokomotif), pernak-pernik seperti kalung, gelang yang terbuat dari kerang, pakaian dan sepatu untuk wanita, hingga camilan khas Jember.



## Pasar murah BUMN Peduli

PT KAI menggelar Pasar Murah BUMN Peduli di wilayah Jawa Barat. Kali ini Pasar Murah di gelar di Kecamatan Bekasi Utara. 2.403 paket dibagikan di Kecamatan Bekasi Utara untuk 6 Kelurahan. kegiatan ini merupakan wujud kepedulian BUMN PT. Kereta Api Indonesia



(Persero) dalam membantu saudara-saudara kita yang membutuhkan. Kegiatan Pasar Murah didanai dari BUMN Peduli dan dilakukan untuk mengantisipasi lonjakan harga berbagai kebutuhan menjelang tutup tahun dan awal tahun 2013, yang ditujukan untuk masyarakat miskin di seluruh wilayah Indonesia. Pasar Murah ini dilakukan tersebar di seluruh daerah di Pulau Jawa dan sebagian di luar Pulau Jawa.

## Penghargaan SPS

PT. Kereta Api Indonesia (KAI) (Persero) menerima penghargaan sebagai Korporasi Pilihan SPS (Serikat Perusahaan Pers) 2012. Penghargaan tersebut diberikan pada Forum Konferensi dan Penghargaan yang bertajuk The 1st SPS-Indonesia Public Relations Summit 2012 : The Global Challenge & Opportunity in Managing A Sustainable Reputation. Acara tersebut diselenggarakan oleh SPS Pusat yang diberikan langsung oleh Menteri BUMN, Dahlan Iskan.



## Sinergi PT KAI dengan PT Jasa Raharja untuk Memberikan Pelayanan Prima

PT KAI melakukan penandatanganan Naskah Perjanjian Kerjasama dengan PT Jasa Raharja (Persero) mengenai Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api, dan dengan PT Jasa Raharja Putera mengenai Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang, Awak Kereta Api Penumpang dan Awak Kereta Api Barang. Dengan kerjasama ini diharapkan mampu memberikan pelayanan prima kepada konsumen PT KAI.



## MoU PT KAI dengan Komnas PT dan Yayasan Jantung Indonesia

Usaha yang dilakukan oleh PT KAI dalam upayanya memberikan ruang nyaman yang bebas asap rokok bagi pengguna jasa kereta api, baik di lingkungan stasiun maupun di atas KA, mendapatkan dukungan dari dua lembaga. Dukungan ini dituangkan dalam Memorandum of Understanding (MoU) antara PT KAI dengan dengan Yayasan Jantung Indonesia dan Komisi Nasional Pengendalian Tembakau (Komnas PT). Adanya MoU ini, bertujuan untuk



mengkampanyekan hidup sehat dan bahaya merokok untuk kesehatan. Serta untuk meningkatkan kesadaran masyarakat bahwa penyakit jantung, khususnya bagi masyarakat di lingkungan Stasiun maupun di dalam KA dari bahaya asap rokok.

## Dirut PT KAI, terpilih Sebagai Indonesia Marketing Champion 2012

Dirut PT KAI, Ignasius Jonan mendapatkan penghargaan sebagai Indonesia Marketing Champion 2012 dalam kategori Automotive, Transportation, And Logistic Sector yang diberikan langsung oleh Menteri Negara BUMN, Dahlan Iskan. Kali ini penghargaan diberikan dari Markplus Inc dan Indonesia Marketing Association yang dirangkum dalam acara Marketeer Of The Year 2012.



### Pemesanan Tiket Kereta Api melalui Tiket.com

PT KAI bekerja sama dengan Tiket.com dalam hal pemesanan tiket KA secara online. Ini menambah rangkaian kemudahan bagi pelanggan setia dalam membeli tiket kereta api. Situs Tiket.com dapat diakses melalui komputer, mobile dengan alamat m.tiket.com, dan aplikasi khusus seperti yang telah tersedia di Nokia Asha.



### PT KAI Luncurkan KRDE AC Kaligung Mas

PT KAI Daop 4 Semarang meluncurkan KRDE AC Kaligung Mas dengan relasi Semarang Tawang-Tegal PP dan perjalanan 4 kali dalam sehari. Waktu tempuh perjalanan ini kurang lebih tiga jam dengan stasiun pemberhentian di Stasiun Semarang Poncol, Pekalongan, Pemalang dan Tegal. KRDE AC yang merupakan produk dari PT INKA (Industri Kereta Api) ini berjumlah 308 seat.



## Penghargaan dan Sertifikasi



**Telkom Indonesia Inhouse Magazine (INMA) 2012.**  
Bronze Winner untuk Majalah Rel.

Serikat Perusahaan Pers,  
7 Februari 2012.



**Indonesia Enterprise Risk Management Award (IERMA) 2012.**

Kategori BUMN logistik terbaik  
bidang manajemen risiko  
investasi BUMN untuk jasa  
transportasi darat.

Business Review, 26 April 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
Arif Triono as the bronze winner of  
the best contact center team  
leader up to 30 seats.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
Budi Mukti as the bronze winner of  
the best contact center IT support.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
Muhammad Resa, the bronze  
winner of the best contact center  
trainer below 100 seats.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
Asbah Muniroh, the silver winner  
of the best contact center  
supervisor up to 30 seats.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
PT. KAI as the bronze winner of the best talent.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
PT. KAI as the bronze winner of the best team work.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
PT. KAI as the bronze winner of business contribution below 100 seats.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Indonesian Contact Center Association (ICCA) Award 2012.**  
The silver winner of contact center operations up to 30 seats.

ICCA, 16 Mei 2012.



**Komisi Nasional Pengendalian Tembakau.**  
Upaya PT KAI dalam menerapkan kawasan bebas asap rokok di stasiun dan di dalam kereta.

Komnas Pengendalian Tembakau,  
31 Mei 2012.



#### **BUMN marketing Awards.**

Bronze Winner.

Kategori Strategic dan Tactical Marketing.

BUMN Track, 26 Juni 2012.

#### **Standard Chartered Marathon 2012.**

Unik Setyorini, Juara 3 Lomba Marathon di Kuala Lumpur, Malaysia.

Standard Chartered, Juni 2012.



#### **Hong Kong International Youth Marching Band Competition 2012.**

Locomotive Marching Band PT KAI: Favorite Marching Band – Second Award.

Marching Band Union, 1 Juli 2012.



#### **Hong Kong International Youth Marching Band Competition Drum Battle 2012.**

Locomotive Marching Band PT KAI: First Runner up.



#### **Hong Kong International Youth Marching Band Competition Drum Battle 2012.**

Locomotive Marching Band PT KAI: Gold Winner.



#### **IT Excellence Awards.**

Best Business Enabler.

Fairfax Business Media, 2 Agustus 2012.

Marching Band Union, 2 Juli 2012.

Marching Band Union, 1 Juli 2012.



#### **Kementerian Perhubungan.**

*Zero Accident* dalam penyelenggaraan angkutan Lebaran 2012.

Kementerian Perhubungan,  
Agustus 2012.

#### **Portal Satu Layanan.**

Pionir Penyedia Modul Informasi Pelayanan Publik.

Unit Kerja Presiden bidang kerja Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4), 30 Agustus 2012.

#### **Olimpiade London 2012.**

Eko Yuli Irawan - Medali Perunggu Cabang Angkat Besi.

Olimpiade London, 12 Agustus 2012.



#### **Olimpiade London 2012.**

Triyatno - Medali Perak Cabang Angkat Besi.

Olimpiade London, 12 Agustus 2012.



#### **Indonesia Human Capital Study (IHCS).**

The Best For CEO Commitment.

Majalah Business Review, 12 Oktober 2012.



#### **Indonesia Human Capital Study (IHCS).**

The Best For Human Capital Initiative for Recruitment Management.

Majalah Business Review, 12 Oktober 2012.



**Indonesia Human Capital Study (IHCS).**

The Best For Human Capital Initiative for Change Management.

Majalah Business Review, 12 Oktober 2012.



**Bandung Marching Band Championship (BMBC) III.**

Locomotive Marching Band: Juara 1 Brass Band Concert.

BMBC III, 13 Oktober 2012.



**Bandung Marching Band Championship (BMBC) III.**

Locomotive Marching Band: Piala Bergilir Walikota Bandung Brass Band.

BMBC III, 13 Oktober 2012.



**Bandung Marching Band Championship (BMBC) III.**

Locomotive Marching Band: Juara 1 Brass Ensemble.

BMBC III, 13 Oktober 2012.

**Bandung Marching Band Championship (BMBC) III.**

Locomotive Marching Band: Piala Bergilir Walikota Bandung Brass Ensemble.

BMBC III, 13 Oktober 2012.

**Bandung Marching Band Championship (BMBC) III.**

Locomotive Marching Band: Juara 3 Percussion Line Battle.

BMBC III, 13 Oktober 2012.



### **Dies Natalis Universitas Airlangga ke-58.**

Ignasius Jonan: Alumnus terbaik.

Universitas Airlangga, 10 November 2012.



### **Anugerah Business Review 2012.**

The Best Non Listed Company of the year 2012 - Peringkat ke-4.

Business Review, 21 November 2012.



### **Anugerah Business Review 2012.**

The Best Corporate Communications of the year 2012 - Peringkat ke-5.

Business Review, 21 November 2012.



### **Anugerah Business Review 2012.**

The Best Marketing Management of the year 2012 - Peringkat ke-4.



### **Anugerah Business Review 2012.**

Ignasius Jonan - The Best Visionary CEO of the year 2012.



### **Anugerah Business Review 2012.**

Ignasius Jonan, The Best CEO of the year 2012 - Peringkat ke-3.

Business Review, 21 November 2012.

Business Review, 21 November 2012.

Business Review, 21 November 2012.



**WAHANA KENDALI MUTU  
bekerjasama dengan Asosiasi  
Manajemen Mutu &  
Produktivitas Indonesia.**  
Peringkat Silver ISO 9001  
LOKOMOTIF PT. KAI.

Mataram-Lombok, 27-30  
November 2012.

**Anugerah BUMN 2012.**  
Inovasi Produk Jasa BUMN  
Terbaik II.  
BUMN Track, 6 Desember 2012.

**Anugerah BUMN 2012.**  
Inovasi Pelayanan Publik BUMN  
Terbaik I.  
BUMN Track, 6 Desember 2012.



**Anugerah BUMN 2012.**  
Inovasi Manajemen BUMN  
Terbaik I.

BUMN Track, 6 Desember 2012.

**Anugerah BUMN 2012.**  
Ignasius Jonan - CEO BUMN  
Inovatif Terbaik.  
BUMN Track, 6 Desember 2012.

**Anugerah BUMN 2012.**  
Best of The Best BUMN Inovatif  
Terbaik 2012.  
BUMN Track, 6 Desember 2012.



#### **Marketeer of The Year 2012.**

Ignasius Jonan - Indonesia  
Marketing Champion 2012  
kategori otomotif, transportasi,  
dan sektor logistik.

Markplus Inc dan Indonesia  
Marketing Association (IMA), 13  
Desember 2012.



#### **Indonesia PR Summit 2012.**

Korporasi Pilihan SPS.  
  
Serikat Perusahaan Pers, 14  
Desember 2012.



#### **Kampanye Simpatik KPP**

**Madya Bandung 2012.**  
Kontribusi positif dalam  
pemenuhan kewajiban  
perpajakan tahun 2012.

KPP Madya Bandung, Desember  
2012.



#### **Good Corporate Governance Indonesia Trusted Companies Award 2012.**

Trusted Company Based on  
Corporate Governance  
Perception Index (CGPI).

The Indonesian Institute for  
Corporate Governance &  
Majalah SWA, 19 Desember  
2012.

#### **CEO BUMN Pilihan Tempo 2012.**

Ignasius Jonan - CEO BUMN  
Pilihan Majalah Tempo.  
  
Majalah Tempo, 24 Desember  
2012.

## Visi, Misi, Dan Budaya Perusahaan

### Visi Perusahaan

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

### Misi Perusahaan

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 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan

### Budaya Perusahaan



#### INTEGRITAS

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

#### PROFESIONAL

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

#### KESELAMATAN

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

#### INOVASI

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

#### PELAYANAN PRIMA

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

## Strategi 2012

### Uraian Strategi Perusahaan

Dengan memperhatikan tantangan strategis serta hasil analisis posisi perusahaan, telah dirumuskan *grand strategy* dan target pencapaian kinerja perusahaan yang akan dijalankan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam periode 5 tahun mendatang seperti tampak pada gambar di bawah ini:



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

Untuk tahun 2012 hingga 2016 langkah strategis yang akan dijalankan perusahaan dapat dijelaskan sebagai berikut:

### **1. Fix (Perbaikan)**

- a. Peningkatan Kinerja (*Business Improvement*)**. Strategi ini memfokuskan perusahaan pada upaya improvisasi biaya dengan berbagai kegiatan seperti:
- i. Penghematan biaya.
  - ii. Peningkatan layanan.
  - iii. Prioritas bisnis dengan tingkat kepentingan dan manfaat bagi perusahaan, serta melihat kemampuan internal (fokus terhadap peningkatan angkutan barang dan pemanfaatan aset perusahaan).
  - iv. Inisiatif berbasis konsumen.

- b. Peningkatan Kapabilitas (*Capabilities Improvement*)**. Strategi ini memfokuskan perusahaan pada upaya mengurangi

sebanyak mungkin kelemahan internal dan kemampuan adaptasi lingkungan bisnis, antara lain dengan:

- i. Fokus pada kualitas.
  - ii. Pengembangan SDM dan Teknologi.
- Pengembangan SDM melalui pelatihan-pelatihan yang mengubah paradigma bisnis, mampu beradaptasi terhadap perubahan lingkungan secara cepat dan tepat serta melakukan perbaikan yang diperlukan untuk peningkatan layanan bagi *customer* dan *stakeholders* lainnya. Memanfaatkan teknologi untuk peningkatan *safety*, pelayanan, dan peningkatan kualitas perawatan.

### **2. Transform.**

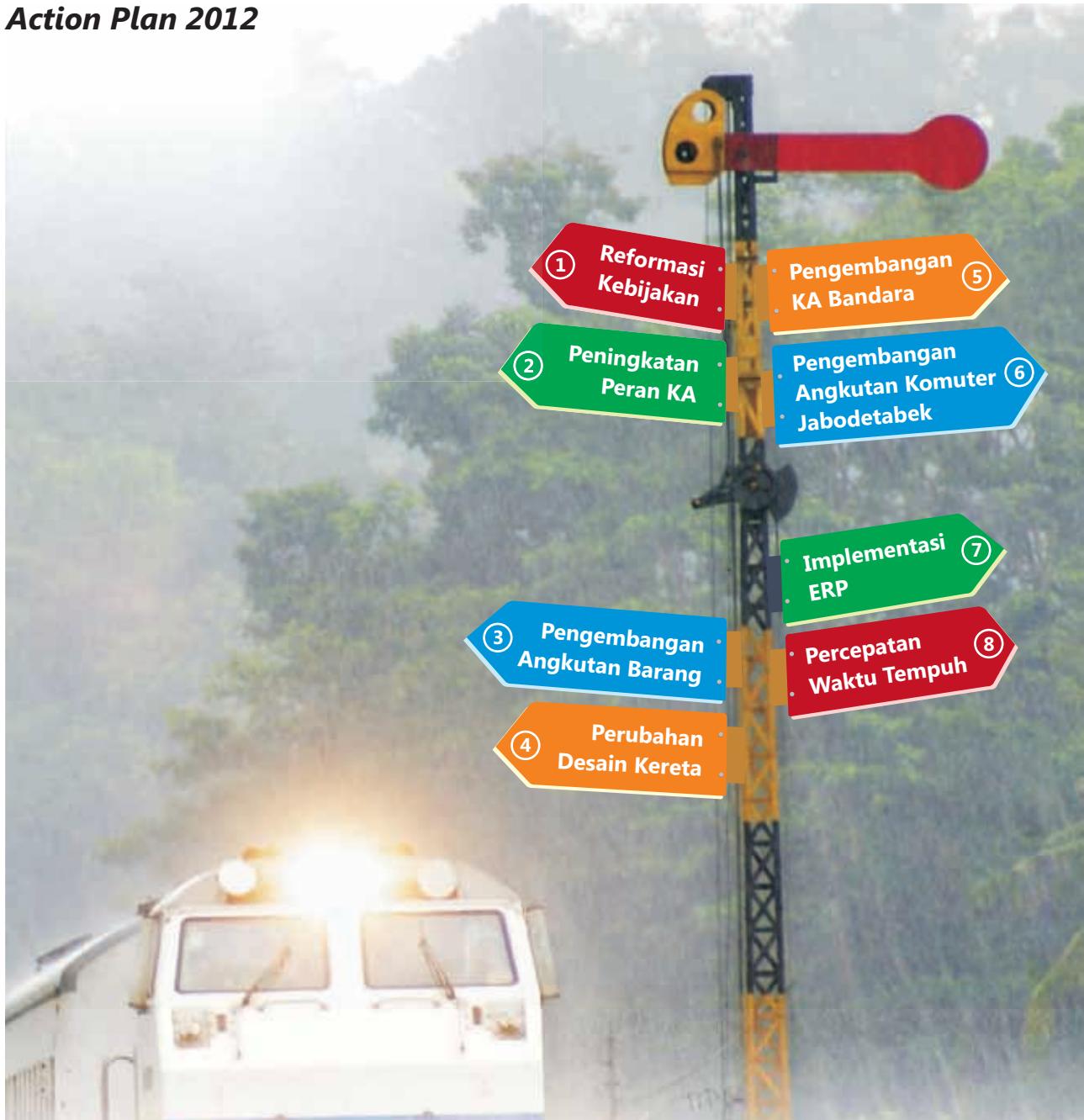
Strategi ini dijalankan untuk mencapai cita-cita perusahaan untuk bisa menjadi standar penyelenggaraan perusahaan transportasi di Indonesia dan dunia. Langkah yang akan dijalankan antara lain:

- a. Reformasi Manajemen.
- b. Reformasi SDM.
- c. Reformasi GCG.
- d. Reformasi Produk.

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

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

## Action Plan 2012



Untuk mendukung arah pengembangan strategis perusahaan, seiring dengan perubahan pada lingkungan bisnis internal & eksternal, berikut adalah *action plan* yang akan dijalankan pada 2012:

1. Reformasi kebijakan. Perlunya kebijakan baru yang mendukung penciptaan iklim persaingan antarmoda yang lebih kondusif bagi peningkatan peran KA dan reformasi kebijakan pada restrukturisasi pengelolaan yang mengarah pada kemandirian, transparansi, akuntabilitas, kompetisi, peningkatan aset & penetapan kejelasan fungsi owner, regulator, & operator sehingga dapat meningkatkan kapasitas angkut, efisiensi & pelayanan.

2. Peningkatan peran KA dalam hal perluasan jaringan, peningkatan kapasitas, pelayanan & efisiensi
3. Pengembangan angkutan barang di Jawa & peningkatan angkutan batubara Tanjungenim Baru-Tarahan sampai 20 juta ton/tahun.
4. Perubahan desain interior kereta ekonomi dari non AC menjadi AC secara bertahap
5. Pengembangan KA Bandara ke Kualanamu & Soekarno Hatta via Tangerang
6. Pengembangan angkutan komuter Jabodetabek sampai dengan 1,2 juta penumpang/hari pada 2019
7. Implementasi Enterprise Resources Planning (ERP) di bidang SDM dan Keuangan
8. Percepatan waktu tempuh rute andalan

## Grand Strategy

Pada tahun 2012, PT Kereta Api Indonesia (Persero) merencanakan pengembangan usaha, baik usaha inti maupun non inti dan pengembangan manajemen perusahaan. Pengembangan usaha inti perusahaan dilakukan dengan mengembangkan angkutan barang dan penumpang. Sedangkan pengembangan usaha non inti dilakukan dengan mengoptimalkan aset-aset yang dimiliki perusahaan, terutama di bidang properti. Sementara itu di bidang manajemen perusahaan, pengembangan dilakukan dengan meningkatkan peran SDM perusahaan, mengembangkan sistem SDM yang objektif, transparan, dan seimbang antara kebutuhan organisasi dan jumlah pegawai.

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

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

Dari *grand strategy* yang telah dirumuskan tersebut, tujuan yang ingin dicapai perusahaan yaitu "Menjadi Solusi Transportasi Terbaik di Indonesia" yang melayani angkutan barang dengan volume angkut dari 21,8 juta ton di 2012 menjadi 67,5 juta ton di 2016; angkutan penumpang dengan peningkatan volume 183,9 juta orang di 2012 menjadi 384,3 juta orang di 2016; dan peningkatan laba sebelum pajak menjadi Rp 3,34 triliun di 2016.

Adapun program kerja yang dirumuskan perusahaan untuk mendukung strategi tersebut antara lain:

### A. Angkutan Barang

1. Pengembangan angkutan barang di Jawa, dengan target angkutan dari 4,4 juta ton (2012) menjadi 15,7 juta ton (2016)
2. Pengembangan angkutan barang di Sumatera Utara dengan target angkutan dari 688 ribu ton (2012) menjadi 2,2 juta ton (2016)
3. Pengembangan angkutan barang di Sumatera Barat dengan target angkutan dari 2,5 juta ton (2012) menjadi 5,7 juta ton (2016)
4. Pengembangan angkutan barang di Sumatera Selatan dengan target angkutan dari 14,1 juta ton (2012) menjadi 43,9 juta ton (2016).

### B. Angkutan Penumpang

1. Pengembangan angkutan Jabodetabek dengan target dari 393,5 ribu penumpang/hari (2012) menjadi 870,5 ribu penumpang/hari (2016).
2. Pengembangan KA Bandara Soekarno-Hatta di Jawa dengan target dari 6,6 juta penumpang (2014) menjadi 7,8 juta penumpang (2016).
3. Pengembangan KA Bandara Kualanamu dengan target dari 700 ribu penumpang (2013) menjadi 1,65 juta penumpang (2016).
4. Program kerja angkutan penumpang jarak jauh dan menengah dengan penekanan pada pengembangan pelayanan berbasis IT

### C. Properti, Sarana dan Prasarana

1. Program kerja properti.

Upaya peningkatan pendapatan non angkutan melalui:

Bekerja sama dengan pihak ketiga untuk menagih piutang persewaan properti

Penataan stasiun untuk mengoptimalkan pemanfaatan space-space di lingkungan dalam stasiun

- Penataan lahan parkir di lingkungan luar stasiun
- Pengelolaan parkir di stasiun bekerja sama dengan PT. Reska Multi Usaha
- Penyelesaian KSO bermasalah bekerja sama dengan anak perusahaan KA Properti Manajemen (KAPM)
- Pengembangan sistem informasi pengelolaan aset
2. Program kerja prasarana, dengan mengajukan permohonan perawatan prasarana dan

pengoperasian kereta api sebesar Rp 1,5 Triliun (2012) dan Rp 1,7 Triliun (2013) kepada Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

3. Program kerja sarana, dengan meningkatkan keandalan sarana, diantaranya melalui penggantian beberapa sarana yang sudah tua

SDM dan IT:

1. Program kerja SDM memperbarui sistem rekrutmen
2. Program kerja IT, dengan mengintegrasikan seluruh sistem dengan teknologi informasi.

## Goal, Sasaran Strategis, Strategi & Program Aksi

**Goal:**  
Menjadi solusi transportasi terbaik di Indonesia

- Angkutan barang dari 21,8 juta ton (2012) menjadi 67,5 juta ton (2016)
- Angkutan pnp dari 183,9 juta pnp (2012) menjadi 384,3 juta pnp (2016)
- Laba sebelum pajak Rp 3,34 triliun pada tahun 2016

**Sasaran strategis**

1. Mengembangkan produk dan jasa  
**Peningkatan vol angkutan:**
  - Dari 12,7 juta ton (Th 2012) menjadi 31,4 juta ton (Th 2016) angkutan batu bara di Sumsel;
  - Dari 4,5 juta ton (Th 2012) menjadi 15,7 juta ton (2016) angkutan barang di Jawa;
  - Dari 39,3 ribu pnp (Th.2012) menjadi 871,5 ribu pnp per hari (Th.2016) komuter Jabodetabek**Optimalisasi asset:**
  - Membangun 45 hotel di luar stasiun (s.d 2016)
  - Membangun stasiun khususnya di Jabodetabek dengan konsep *transit Oriented Development, Park&Ride*, serta kemudahan layanan intermodal.
2. Meningkatkan keselamatan:  
**Mengurangi kecelakaan menuju "Zero accident"**
3. Peningkatan ketersediaan akses layanan KA kepada konsumen.
4. Ketersediaan & Keandalan Prasarana, sarana
  - Penambahan track : 560 km
  - Rasio SF/SO:95%
5. Meningkatkan pelayanan : 85% KA berangkat tepat waktu
6. Efektivitas Penagihan : Maksimal 30 hari.

**Strategi**

1. Pengembangan angkutan barang
2. Pengembangan KA komuter
3. Pengembangan property
4. Peningkatan safety dengan adopsi teknologi keselamatan yang tepat sasaran dan meningkatkan keandalan manajemen operasional;
5. Peningkatan peran SDM sebagai strategis business partner
6. Peningkatan akses layanan kepada pelanggan

**Program Kerja**

1. **Pengembangan angkutan barang:**
  - a. Pembangunan partial double track di sumsel
  - b. Pembangunan fasilitas (CY, loading-unloading, pergudangan)
  - c. Bersinergi dengan pemerintah membangun double track lintas utara dan selatan di Jawa, double track di Sumsel, akses ke pelabuhan, perpanjangan sepur di emplasemen dan mengurangi perlintasan sebidang
  - d. Pengadaan 144 lokomotif dan 2.400 gerbong sampai tahun 2014;
2. **Pengembangan KA komuter dan KA bandara:**
  - a. Pengadaan 1200 car KRL
  - b. Pembangunan jalan rel menuju bandara Kuala Namu (2012) dan Soekarno Hatta (2014)
  - c. Pembangunan untuk pengembangan fasilitas parker KA, Depo, Balai Yasa
  - d. Pembangunan stasiun dengan konsep Transit Oriented Development (Station space utilization, park & ride, layanan intermoda)
3. **Pengembangan property : membangun hotel & stasiun dengan konsep ToD**
4. **Meningkatkan safety : memasang alat pencegah kecelakaan secara bertahap, mengembangkan Integrated Safety Management System, mengembangkan budaya keselamatan.**
5. **Meningkatkan peran SDM: mengembangkan system SDM yang obyektif, transparan, seimbang antara kebutuhan organisasi dan pegawai serta didasari oleh Corporate Value**
6. **Meluncurkan layanan baru seperti railcard, tap-izy simpati, e-tiketing dan penjualan tiket di Alfamart,**

## Laporan Dewan Komisaris

Indonesia telah menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Jika pada tahun 2011, Bank Dunia memprediksi pertumbuhan ekonomi Indonesia sebesar 6,4 persen, maka pada 2012 bisa melampaui 6,7 persen. Hal tersebut bisa dicapai apabila pemerintah Indonesia melakukan reformasi secara menyeluruh pada berbagai bidang termasuk pembentahan infrastruktur, transportasi, listrik, telekomunikasi, minyak dan gas bumi, air minum, sanitasi, dan lainnya, agar Indonesia bisa menjadi pasar yang potensial.

Kondisi tersebut tentu bisa dijadikan pemacu pengembangan industri dan transportasi, khususnya pengembangan perkeretaapian Indonesia. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator layanan transportasi publik yakni kereta api pun ingin berkontribusi dalam pertumbuhan perekonomian nasional melalui *core bisnisnya*. Selama tahun 2012, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pun mulai melakukan terobosan dan langkah-langkah tegas yang menunjukkan kesiapannya untuk bertumbuh. *Costumer oriented* menjadi salah satu prinsip yang menjadi acuan bagi setiap karyawan untuk memberikan *excellent service* kepada pengguna jasa kereta api.

Komisaris sangat mendukung langkah-langkah pertumbuhan dan pengembangan yang dilaksanakan manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai upaya untuk membenahi dan memajukan perkeretaapian Indonesia. Komisaris pun mendukung upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pengembangan sarana dan prasarana kereta api, baik melalui investasi dari modal sendiri ataupun dari pinjaman dengan menerapkan prinsip kehati-hatian, pelaksanaan pinjaman didasarkan atas kajian komprehensif agar pinjaman yang diperoleh bisa memberikan *lverage* bagi perusahaan di masa mendatang.

Setiap tahap dan perkembangan investasi sangat diperhatikan sehingga nantinya dapat dipertanggungjawabkan secara *fair* dan transparan.

Langkah-langkah yang dilakukan manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam upaya peningkatan kualitas SDM, sertifikasi bagi awak KA dan *frontliner*, peningkatan keselamatan perjalanan kereta api, peningkatan pelayanan dan kenyamanan penumpang baik di stasiun dan saat perjalanan, pengembangan sistem layanan angkutan penumpang dan angkutan barang yang berbasis teknologi informasi, serta modernisasi sarana dan prasarana perkeretaapian di tahun 2012 yang dapat dijadikan landasan bagi pertumbuhan perusahaan di masa mendatang. Operasi kereta bandara yang pertama di Indonesia yakni layanan angkutan penumpang dari Stasiun Medan ke Bandara Internasional Kuala Namu, Sumatera Utara pun dipersiapkan dengan matang. Beberapa upaya revitalisasi dan modernisasi perkeretaapian lainnya dengan serius dilakukan untuk menunjukkan bahwa perkeretaapian Indonesia siap bertumbuh, berkembang, dan bersaing.

Di samping itu, berdasarkan Perpres 83 Tahun 2011, pemerintah memberi penugasan kepada PT KAI untuk persiapan pembangunan dan pengelolaan KA Bandara Soekarno-Hatta serta pengelolaan jalur lingkar KRL Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi yang ditargetkan pada tahun 2018 nanti dapat mengangkut 1,2 juta penumpang. Penugasan ini merupakan tantangan sekaligus peluang bagi PT KAI untuk turut ambil andil dalam memajukan transportasi dan perekonomian nasional.

Setiap perusahaan memerlukan Tata Kelola Perusahaan yang Baik. Dalam rangka mendorong pengelolaan perusahaan secara profesional,



Iman Haryatna  
Komisaris Utama

transparan dan efisien, Komisaris dan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara konsisten mengimplementasikan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) sebagaimana yang telah dituangkan dalam hasil RUPS. Untuk melaksanakan GCG secara konsisten telah dilakukan evaluasi atas hasil *assessment* GCG pada tahun 2011 serta melakukan arahan dan peringatan secara dini bila terjadi hal-hal yang bisa dianggap penyimpangan. Pelaksanaan GCG di masa yang akan datang, akan terus dilakukan secara intensif melalui pengembangan nilai-nilai perilaku positif dan memegang teguh kode etik perusahaan yang menjunjung tinggi nilai-nilai etika bisnis.

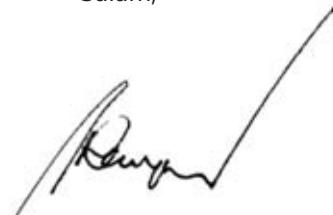
Sejalan dengan kebutuhan perusahaan, pada tahun 2012 dilakukan perubahan komposisi dewan komisaris yang baru. Saya mengucapkan selamat kepada Dewan Komisaris PT KAI pada

tahun 2012 yang terdiri dari Abi Kusno, Ashwin Sasongko S, Yahya Ombara, Martinus Suwasono, Herry Bakti Singayuda Gumay, Umiyatun Hayati Triastuti.

Atas nama Dewan Komisaris, kami menghaturkan terima kasih kepada manajemen dan seluruh karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas kerja kerasnya dalam mencapai kinerja perusahaan yang cukup baik di Tahun 2012 dan bisa dijadikan landasan untuk pertumbuhan perusahaan di masa mendatang.

Ungkapan rasa terima kasih juga kami sampaikan kepada seluruh pelanggan baik angkutan penumpang maupun angkutan barang, termasuk mitra kerja baik BUMN maupun BUMD serta badan usaha privat yang telah memberikan dukungan positif bagi keberhasilan kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di tahun 2012.

Salam,



**Iman Haryatna**

Komisaris Utama

## Dewan Komisaris



**Umiyatun Hayati Triastuti**  
Komisaris

**Abi Kusno**  
Komisaris

**Ashwin Sasongko**  
Komisaris



**Martinus Suwasono**  
Komisaris

**Herry Bakti Singayuda G.**  
Komisaris

**Yahya Ombara**  
Komisaris

## Laporan Direksi

**Melalui komitmen yang kuat dan inovasi-inovasi yang dilakukan perusahaan, maka pada Tahun 2012 PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil menjaga dan meningkatkan kinerja perusahaan dengan laba bersih mencapai sebesar Rp. 425,568 Miliar atau 124,14% dari yang dianggarkan perusahaan sebesar Rp. 342,799 Miliar.**

The Global Competitiveness Report tahun 2012-2013 yang dirilis oleh World Economic Forum (WEF) menyatakan bahwa Indonesia mengalami penurunan indeks daya saing global dari posisi ke 46 tahun 2011 menjadi ke-50 pada tahun 2012. Salah satu indikator penilaian tersebut diantaranya adalah inovasi bagi badan usaha atau pelaku usaha di Indonesia.

Terkait dengan indeks daya saing tersebut, PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pelaku usaha, terus menciptakan berbagai inovasi baik produk maupun layanan dalam upaya meningkatkan daya saing korporasi nasional. Inovasi juga terus dilakukan oleh enam anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Di tahun 2012 PT Kereta Api Indonesia(Persero) telah menciptakan berbagai kebijakan dan inovasi baru yang bertujuan memaksimalkan potensi Sumber Daya Perusahaan agar kinerja perusahaan tetap terjaga dan terus tumbuh secara konsisten mengikuti iklim usaha yang dinamis.

Pencapaian kinerja perusahaan pada tahun 2012 tidak terlepas dari peran IT dalam proses bisnis yang difokuskan pada upaya peningkatan layanan bagi pengguna jasa kereta api. Pengembangan dan penerapan teknologi informasi dalam proses bisnis akan terus ditingkatkan dan diarahkan bagi seluruh aktivitas sumber daya perusahaan secara berkesinambungan.

### Kinerja Perusahaan Tahun 2012

#### Kebijakan Strategis

*Exellence service* merupakan bagian dari sasaran perusahaan, untuk mencapai sasaran tersebut maka, seluruh komponen kereta api terus dipacu untuk melaksanakan komitmen dalam perbaikan tatakelola organisasi dan menciptakan inovasi-inovasi baru yang bisa memberikan kontribusi bagi kualitas pelayanan, kemajuan perusahaan dan sistem transportasi nasional.

Upaya meningkatkan pelayanan untuk lebih *customer centric* yang didukung dengan pembaharuan teknologi informasi, sarana, prasarana dan komersialisasi aset, telah memberikan kontribusi bagi peningkatan kinerja PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang terus tumbuh di tahun 2012.

Pada tahun 2012, Perusahaan berhasil meraih pendapatan usaha sebesar Rp. 6,97 trilyun, atau meningkat 14,3% dibanding tahun 2011. Peningkatan pendapatan usaha tersebut memberikan kontribusi pada peningkatan laba bersih sebesar 111,24% atau menjadi Rp. 224,6 Miliar. Melalui komitmen yang kuat dan inovasi-inovasi yang dilakukan perusahaan, maka pada Tahun 2012 PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhasil menjaga dan meningkatkan kinerja perusahaan dengan laba bersih mencapai sebesar Rp. 425,568 Miliar atau 124,14% dari yang dianggarkan perusahaan sebesar Rp. 342,799 Miliar.

Adapun keberhasilan dalam perolehan pendapatan usaha dan laba bersih pada tahun ini merupakan bukti atas kerja keras dan komitmen kami dalam upaya meningkatkan kinerja perusahaan. Ini juga sebagai bukti atas kepercayaan masyarakat kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan kepercayaan tersebut akan memberikan motivasi bagi peningkatan kinerja perusahaan di masa mendatang.



Ignasius Jonan  
Direktur Utama

### KA Bandara

Kereta Api Bandara Kuala Namu di Sumatera Utara menjadi satu inovasi penting, tak hanya bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) tapi juga Indonesia. Layanan angkutan KA Bandara ini merupakan yang pertama di tanah air sehingga saat beroperasi di tahun 2013 akan memberikan "value" tersendiri bagi masyarakat. Pembangunan prasarana dan sarana KA Bandara Kuala Namu yang rampung pada akhir 2012 ini merupakan ikon baru bagi Kota Medan sekaligus menjadi bukti

telah dimulainya inovasi dan modernisasi dalam industri transportasi nasional.

Inovasi hasil sinergi dua BUMN (PT KAI dan PT Angkasa Pura II) ini memiliki tujuan untuk mengintegrasikan beberapa moda transportasi massal sehingga dapat memberikan manfaat lebih bagi masyarakat. KA Bandara ini mampu mengantarkan penumpang dari Stasiun Besar Medan ke Bandara Internasional Kuala Namu dan sebaliknya yang berjarak 29 Km hanya dalam waktu 30 menit. Waktu tempuh ini lebih hemat daripada

menggunakan jalan umum yang bisa memakan waktu 1,5 - 2 jam.

Pengembangan KA Bandara berikutnya adalah KA Bandara Soekarno-Hatta yang akan direalisasikan pembangunannya pada tahun 2014. Berdasarkan Perpres 83 Tahun 2011, pemerintah memberi penugasan kepada PT KAI untuk mengelola KA Bandara Soekarno-Hatta dan pengelolaan jalur lingkar KRL Jabodetabek yang ditargetkan pada tahun 2018 nanti dapat mengangkut 1,2 juta penumpang. Keberadaan angkutan KA Bandara dan pengelolaan jaringan KRL Jabodetabek yang lebih optimal akan mengubah wajah transportasi nasional khususnya di ibukota negara Indonesia ke tingkat yang lebih maju dan modern.

### Komersial

PT KAI menaruh perhatian yang besar pada pengembangan komersialnya sepanjang tahun 2012. Berbagai langkah maju dan terobosan dilakukan untuk menunjang keberhasilan kinerja finansial perusahaan baik dari aspek bisnis *core* dan *non core*. Beberapa langkah tersebut diantaranya penambahan relasi baru, penambahan perjalanan, dan perpanjangan relasi angkutan penumpang dan barang serta revitalisasi sarana dan prasarana.

PT KAI juga fokus dalam peningkatan pelayananannya khususnya bagi angkutan penumpang dengan pemasangan fasilitas AC di kereta kelas ekonomi dan bisnis secara bertahap sampai dengan tahun 2013, kemudahan mendapatkan tiket dengan memperluas dan memperbanyak *channel* pembelian tiket, mengembangkan berbagai aplikasi untuk mengakses inofmasi dan reservasi tiket yang berbasis IT, kebijakan kapasitas angkut 100% penumpang, serta sistem *boarding* yang bertujuan untuk mewujudkan angkutan perkeretaapian yang

tertib dan nyaman. Langkah-langkah ini juga dilakukan untuk mengedukasi pengguna jasa KA bagaimana menggunakan transportasi secara tertib, modern dan bertanggung jawab.

### Kinerja Entitas Anak

Kinerja enam anak perusahaan PT KAI menunjukkan peningkatan yang signifikan, hal ini dapat dilihat dari peningkatan laba masing-masing. Enam anak perusahaan PT KAI turut melakukan upaya pengembangan dan inovasi sesuai *core* bisnisnya masing-masing. PT KAI yang sedang bertumbuh pun senantiasa mendorong anak perusahaannya untuk mandiri dalam mengembangkan kinerja bisnisnya. Koordinasi dan pembinaan langsung dilakukan PT KAI agar anak-anak perusahaannya dapat mengembangkan potensi bisnisnya yang besar di masa mendatang. Arah pengembangan bisnis masing-masing anak perusahaan pun semakin terarah dan mulai menunjukkan progres kinerja yang baik. PT KAI senantiasa mendukung setiap upaya dan langkah-langkah strategis anak-anak perusahaannya sesuai visi dan misi masing-masing yang secara tidak langsung juga memberikan kontribusi yang sangat berarti bagi kinerja PT KAI.

### Prestasi dan Penghargaan 2012

Sepanjang tahun 2012, PT KAI berhasil meraih 46 penghargaan dan prestasi dari berbagai kalangan. Penghargaan dan prestasi tersebut merupakan hasil kerja keras dari seluruh insan kereta api. Prestasi tersebut diperoleh dalam berbagai bidang seperti manajemen, inovasi produk dan layanan, program CSR, Good Corporate Governance, keuangan, marketing, teknologi informasi, dan beberapa penghargaan pilihan media massa.

## Kendala-Kendala yang Dihadapi

Pada tahun 2012, ada beberapa hal yang memerlukan perhatian khusus untuk ditangani oleh pihak-pihak yang berkepentingan (Pemda). Misalnya, dari sisi operasional terkait keselamatan dan ketepatan waktu yang terhambat oleh banyaknya perlintasan sebidang dan timbulnya masalah sosial sebagai dampak dari penataan sekitar stasiun.

## Prospek Tahun 2013

Pertumbuhan ekonomi Indonesia yang cukup tinggi akan berdampak pada tingginya permintaan masyarakat terhadap transportasi massal. Pada tahun 2013, armada baru sebanyak 100 unit Lokomotif CC 206 dan 44 Lokomotif CC 205, gerbong PPCW 1200 unit, dan gerbong KKBW 1200 unit akan memperkuat armada angkutan penumpang dan barang. Armada tersebut akan meningkatkan kapasitas angkut dan efisiensi biaya operasional sehingga akan memberikan kontribusi pada peningkatan kinerja dan pendapatan perusahaan.

Di tahun 2013, PT KAI mulai menerapkan sistem *e-ticketing* dan tarif progresif bagi penumpang KRL Jabodetabek. Tarif angkutan yang proporsional tentunya akan menarik minat masyarakat untuk menggunakan KRL sebagai moda transportasi utama sehari-hari.

## Ulasan Penerapan Good Corporate Governance (GCG) di Tahun 2012

Komitmen manajemen PT KAI dalam inovasi GCG merupakan salah satu cara PT KAI bisa mampu bertahan dan memenangi persaingan bisnis. Proses perumusan inovasi GCG di PT KAI terbagi antara lain: 3W (*Winning Team*, *Winning Concept* dan *Winning System*).

PT KAI telah membuktikan bahwa dengan

*Winning Team*, PT KAI dapat menghadapi setiap peluang dan tantangan bisnis, dengan *Winning Concept* yang tepat membawa PT KAI memenangkan persaingan dengan membangun *Competitive Advantage*-nya dengan, *Winning System* PT KAI menjamin apa yang akan dan telah dibangun, akan bisa bertahan secara berkesinambungan dan berkelanjutan.

Salah satu bentuk inovasi PT KAI di bidang GCG dengan menerbitkan *code of conduct* perusahaan yang dipatuhi oleh seluruh pegawai PT KAI secara konsisten.

Hal tersebut dibuktikan dengan adanya punishment kepada seluruh pegawai yang melakukan pelanggaran kode etik tanpa pandang bulu. Dengan diamanatkannya penjabat pada EVP Personal Care and Control, dibantu oleh unit audit internal dan hukum di bawah komando Direktur Utama PT KAI, maka internalisasi GCG dapat berjalan secara efektif.

Bentuk lain dari komitmen manajemen dalam penerapan GCG yang berkelanjutan adalah kewajiban pelaporan LHKPN diikuti mulai dari jajaran direksi sampai level manajer. Hal ini menimbulkan transparansi terhadap kekayaan penyelenggara negara.

RUPS yang dilakukan oleh PT KAI berorientasi pada pengambilan keputusan jangka panjang dan pendek. Setiap keputusan yang dihasilkan, diukur pencapaiannya secara periodik kepada direksi dalam *reguler executive committee meeting*, termasuk RJPP dan RKA.

## Perubahan Susunan Direksi

Sejalan dengan kebutuhan perusahaan, pada 24 Juli 2012 dibentuk sembilan direktorat yaitu Direktorat Komersial, Direktorat Operasi, Direktorat Pengelolaan Prasarana, Direktorat Pengelolaan Sarana, Direktorat Keselamatan dan

Keamanan, Direktorat Personalia Umum dan Teknologi Informasi, Direktorat Pengembangan Usaha, Direktorat Pengelolaan Aset Non Produksi (Jabatan belum terisi) dan Direktorat Keuangan; yang diharapkan masing-masing direktorat lebih fokus lagi dalam mengelola bisnis angkutan dan properti sehingga mampu memenuhi harapan *stakeholders* serta mampu meningkatkan profitabilitas perusahaan.

Berkenaan dengan beberapa Direksi telah memasuki masa bakti di perusahaan. Saya menyampaikan penghargaan dan terima kasih kepada para Direksi yang mengakhiri masa tugas, yaitu Darmawan Daud selaku Wakil Direktur Utama dan Judarso Widyono selaku Direktur Teknik, atas kerja keras, loyalitas dan dedikasi yang telah diberikan kepada PT Kereta Api Indonesia(Persero).

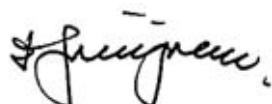
Selamat kepada jajaran Direksi baru komposisi 2012, yaitu Sulistyo Wimbo Hardjito selaku Direktur Komersial, A. Herlianto selaku Direktur Operasi, Candra Purnama selaku Direktur

Pengelolaan Prasarana, Rono Pradipto selaku Direktur Pengelolaan Sarana, Bambang Irawan selaku Direktur Keselamatan dan Keamanan, M.Kuncoro Wibowo selaku Direktur Personalia Umum dan IT, Joko Margono selaku Direktur Pengembangan Usaha, dan Kurniadi Atmosasmito selaku Direktur Keuangan.

Akhir kata, saya menyampaikan ucapan terima kasih kepada para pengguna jasa kereta api, mitra usaha, mitra kerja, dan stakeholders lainnya atas dukungan bagi kemajuan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Ucapan terima kasih kepada seluruh karyawan dan karyawati atas kerja keras dan dedikasi yang telah diberikan kepada Perusahaan sehingga PT KAI dapat mencapai kinerja yang baik di tahun 2012.

Kami juga menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Pemegang Saham atas dukungan yang diberikan, sehingga Perusahaan dapat terus tumbuh.



**Ignatius Jonan**

Direktur Utama

## Direksi



Ignasius Jonan  
Direktur Utama



Sulistyo Wimbo Hardjito  
Direktur Komersial

A. Herlianto  
Direktur Operasi

Candra Purnama  
Direktur Pengelolaan Prasarana

## Direksi



Rono Pradipto

Direktur Pengelolaan Sarana

Bambang Irawan

Direktur Keselamatan dan Keamanan

M. Kuncoro Wibowo

Direktur Personalia, Umum dan TI



Joko Margono

Direktur Pengembangan Usaha

Kurniadi Atmosasmito

Direktur Keuangan

## **Analisa & Pembahasan Kinerja Perusahaan**



### **“KA Barang”**

Angkutan KA Petikemas terutama di Jawa diperkirakan akan berkembang pesat di masa mendatang. Dengan adanya jalur ganda lintas utara Jawa dari Jakarta ke Surabaya yang pembangunannya ditargetkan selesai hingga tahun 2014, nantinya beban jalan raya Pantura bisa terkurangi, karena angkutan barang berat (petikemas) sebagian bisa dialihkan ke moda kereta api. PT Kereta Api Indonesia (Persero) pun serius untuk mengembangkan angkutan barang petikemas terutama lintas utara Jawa yang menghubungkan Jakarta-Surabaya. Keseriusan tersebut diwujudkan dengan investasi besar-besaran dalam pengadaan sarana lokomotif maupun gerbong datar baru PPCW di tahun 2011-2014.



## Industri

### Angkutan Penumpang

Angkutan penumpang PT KAI telah dibenahi dan diperbarui secara besar-besaran. Tidak ada lagi desakan, himpitan, dan jenis penderitaan lain menghiasi wajah angkutan penumpang KA. Apresiasi khusus bahkan diberikan Menteri BUMN, Dahlan Iskan atas kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang sukses mengangkut penumpang dalam angkutan mudik Lebaran 2012.

Tak hanya saat mudik Lebaran, kereta api (KA) menjadi moda transportasi yang paling nyaman untuk digunakan bersama keluarga. Penumpang tidak akan mengalami macet berjam-jam di jalan dan tidak perlu membuang banyak energi. PT KAI telah berbenah meningkatkan pelayanan angkutan penumpang dan mempermudah masyarakat untuk membeli tiket KA dengan cepat, bahkan 90 hari sebelum keberangkatan. PT KAI juga telah memperluas dan mempertambah *channel* pembelian tiket. PT KAI bekerjasama dengan jaringan minimarket, biro perjalanan, termasuk pembelian lewat telepon via Contact Center 121, dan *internet reservation* yang memudahkan masyarakat dalam memperoleh informasi dan memesan tiket KA dengan sistem *online*.

Kini, angkutan penumpang sudah mulai tertib, tidak ada lagi antrian yang mengular dan

berdesakan, tidak ada lagi penumpang yang tidak memerlukan tempat duduk, bahkan penumpang kelas ekonomi sekalipun tidak lagi merasakan suasana kereta yang panas dan pengap karena PT KAI secara bertahap telah menyediakan fasilitas AC di setiap kereta. Perbaikan sejumlah fasilitas stasiun seperti peron dan toilet umum juga tidak luput dari perhatian PT KAI. Melalui kereta api, masyarakat pun diedukasi bagaimana bertransportasi atau memanfaatkan jasa angkutan umum dengan tertib dan bertanggung jawab.

PT KAI telah merintis pembatasan penumpang, dimana pada tahun 2011 lalu penumpang ekonomi dibatasi 150% dan tahun 2012 dibatasi 100% terhadap tempat duduk. Meskipun volume penumpang berkurang, namun dari sisi kenyamanan dan pelayanan menjadi lebih baik dan tertib. Meskipun KAI menurunkan tingkat okupansi penumpang, namun dengan mulai diterapkannya sistem *ticketing* secara *online*, ternyata bukan menurunkan jumlah pendapatan namun justru sebaliknya. Hal ini dikarenakan sistem *online* secara tidak langsung membantu menekan praktik percaloan. Hasilnya, pendapatan yang selama ini terdistribusi secara ilegal ke tangan para calo (dan membuat PT KAI merugi) akhirnya kembali ke kas PT KAI.

Volume angkutan penumpang kereta api di tahun 2012 ini mengalami pertumbuhan 5,84% dibandingkan tahun 2011, dari 202.881.026 orang



menjadi 191.686.591 orang. Pencapaian volume angkutan penumpang terbesar didapat dari angkutan penumpang lokal bisnis, lokal ekonomi, Jabodetabek Komersial (KCJ), Jabodetabek Ekonomi, dan Jabodetabek sebesar 178.678.399 orang atau sebesar 88,07% dari total volume angkutan penumpang.

Sementara angkutan penumpang kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi mencapai 11,93% atau sebesar 24.202.627 orang. Hal ini tentunya diikuti dengan kenaikan pendapatan sebesar 11,12% atau Rp. 3.272.843.093,- dibandingkan tahun 2011 yang mencapai Rp. 2.945.448.670,-.

Beberapa hal yang telah dilakukan untuk meningkatkan volume dan pendapatan angkutan penumpang diantaranya:

- Memberikan penawaran untuk angkutan rombongan
- Memperbanyak *channel* penjualan dan

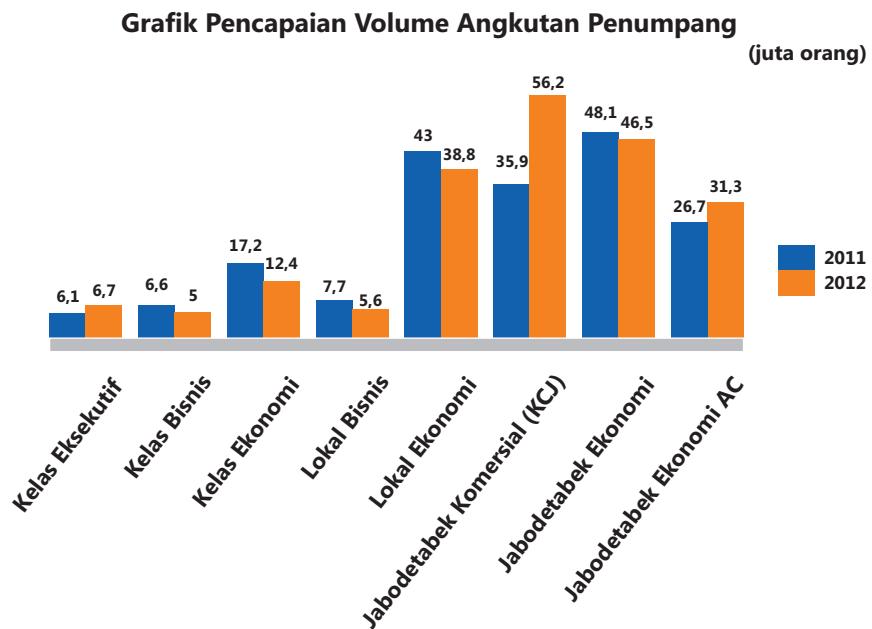
peningkatan layanan pelanggan (*i-book*).

- Mengintensifkan kegiatan promosi (kerjasama dengan MNC Group, kegiatan *launching program*).
- Periode pembelian tiket KA H-90.
- Menerapkan tarif promo untuk beberapa relasi.
- Memasang AC Split pada kereta ekonomi
- Melaunching perjalanan KA baru yaitu KA Malioboro Ekspress, KA Kelud, dan KA Arjuna
- Merubah layanan kelas kereta dari kelas bisnis menjadi kereta ekonomi AC
- Mengoperasikan KA lokal yang tidak masuk PSO sebagai KA Komersial.

**Tabel Pencapaian Volume Angkutan Penumpang**

**(orang)**

URAIAN	REALISASI		RASIO (%)
	2011	2012	
- Kelas Eksekutif	6,189,153	6,769,419	109.38
- Kelas Bisnis	6,653,477	5,032,826	75.64
- Kelas Ekonomi	17,228,796	12,400,382	71.97
- Lokal Bisnis	7,787,583	5,695,657	73.14
- Lokal Ekonomi	43,009,766	38,895,678	90.43
- Jabotabek Komersial (KCJ)	35,900,606	56,253,376	156.69
- Jabotabek Ekonomi	48,176,890	46,511,307	96.54
- Jabotabek Ekonomi (AC)	26,740,320	31,322,381	117.14
<b>Jumlah :</b>	<b>191,686,591</b>	<b>202,881,026</b>	<b>105.84</b>



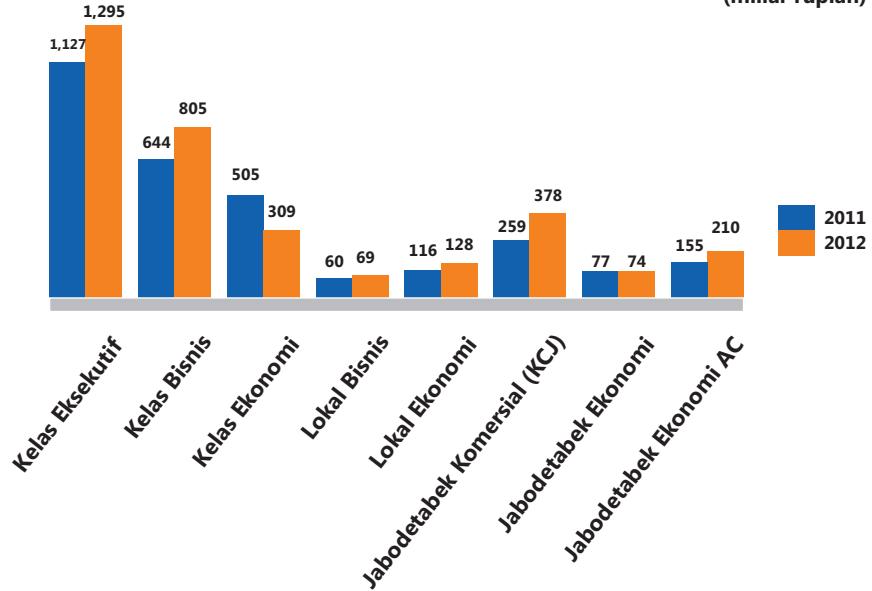
**Tabel Pencapaian Pendapatan Angkutan Penumpang**

(ribu rupiah)

URAIAN	REALISASI		RASIO (%)
	2011	2012	
- Kelas Eksekutif	1,127,176,740	1,295,509,231	114.93
- Kelas Bisnis	644,014,668	805,965,819	125.15
- Kelas Ekonomi	505,531,371	309,321,217	61.19
- Lokal Bisnis	60,605,688	69,985,356	115.48
- Lokal Ekonomi	116,037,495	128,650,702	110.87
- Jabodetabek Komersial (KCJ)	259,153,179	378,713,569	146.14
- Jabodetabek Ekonomi	77,869,855	74,335,244	95.46
- Jabodetabek Ekonomi (AC)	155,059,673	210,361,954	135.67
<b>Jumlah :</b>	<b>2,945,448,670</b>	<b>3,272,843,093</b>	<b>111.12</b>

**Grafik Pencapaian Pendapatan Angkutan Penumpang**

(miliar rupiah)



## Angkutan Barang

Potensi angkutan barang di PT KAI mulai dibangkitkan pada tahun 2009. Di tahun itu angkutan kontainer di Jawa hanya sekitar 500 Teus per minggu dan angkutan batubara sekitar 8-9 juta ton, di samping barang hantaran yang sangat rendah tarifnya. Total pendapatan angkutan barang saat itu hanya sekitar Rp. 1,6 Triliun. Mulai saat itu, PT KAI mulai berinvestasi untuk membangkitkan dan memajukan usaha angkutan barang, yang salah satunya dengan pengadaan ratusan gerbong dan puluhan lokomotif serta pengembangan emplasemen bongkar muat barang. Setelah empat tahun berlalu, angkutan batubara di Divre 3 Sumatera Selatan sudah memiliki dua pelanggan swasta dan perusahaan batubara ternama, PT Bukit Asam, dengan total angkutan batubara tahun lalu sekitar 13-14 juta ton dan angkutan kontainer sekitar 3000 Teus. Selain itu, angkutan untuk barang hantaran pun naik hampir 25%, sehingga total pendapatan angkutan barang lebih dari Rp. 3 Triliun.

Setelah mulai menuai keberhasilan dalam bisnis angkutan barang tersebut, di tahun 2014/2015, PT KAI menargetkan total angkutan barang mencapai 25 juta ton, angkutan kontainer 6000 Teus per minggu, serta barang hantaran ditargetkan tumbuh sekitar 30% per tahun. Dan diharapkan, pendapatan dari angkutan barang tersebut mencapai Rp. 6 Triliun jika semua target

tadi tercapai.

Terbukti, kini sumber pendapatan PT KAI yang utama justru berasal dari angkutan barang, bukan angkutan penumpang. PT KAI Divisi Regional (Divre) 3 Sumatera Selatan yang menjadi daerah utama bisnis angkutan batubara dalam meningkatkan pendapatan dari bisnis angkutan tersebut. Berbagai sarana dan prasarana kini tengah dibangun untuk mendukung peningkatan volume angkutan barang tersebut.

Pencapaian angkutan barang menggunakan kereta api di tahun 2012 ini mengalami peningkatan 14,16% yaitu sebesar 22.079.119 ton dibandingkan tahun 2011 yang mencapai 19.340.235 ton. Volume angkutan terbesar adalah dari angkutan batubara yang mencapai 13.217.355 ton atau 62,73% dari total volume angkutan barang. Untuk angkutan barang lainnya meliputi angkutan petikemas, BBM, semen, curah dan perkebunan, general cargo & BHP, dan lainnya. Hal ini tentunya diikuti dengan kenaikan pendapatan angkutan barang sebesar 15,34% dibandingkan tahun 2011 yaitu mencapai Rp. 2.535.876.557,-. Berbagai langkah dilakukan PT KAI untuk meningkatkan volume dan pendapatan angkutan barang antara lain:

Mengefektifkan fungsi tim *task force* untuk pengaturan operasional KA Batubara PT. BA dengan penetapan Waktu Peredarn Gerbong (WPG) dan Stamformasi KA yang



lebih optimal.

Penyelesaian pembangunan prasarana pendukung (*double track partial* dan stasiun baru), dan usulan percepatan pembangunan:

- a. *Double track* Tanjungenim baru – *Train Loading System (TLS)* PT. BA
- b. Pembangunan emplasemen Stasiun Tanjung Enim baru menjadi 9 sepur dan Stasiun Tarahan menjadi 5 sepur

Pengiriman 140 unit PPCW 42 Ton untuk angkutan batubara swasta.

Pengiriman 5 unit Lok CC 204 dari Jawa ke Sumatera Selatan dan ditukar dengan 8 unit Lok CC 201 dari Sumsel ke Jawa.

Mempercepat pembangunan atau penyelesaian infrastruktur pendukung (*loading-unloading*), diantaranya : Stasiun Kalimas, Waru, Sungailagoa, *track* Indro - Pabrik Petro.

Bekerja dengan PT Pertamina Yogyakarta untuk angkutan BBM.

Memasarkan gerbong Parcel dan ONS

Memasarkan BHP di tujuh Kereta api.

Mengatur operasional untuk mengefektifkan gerbong sehingga dapat menekan Waktu Peredaran Gerbong (WPG).

Ada lagi rencana lain dalam mengoptimalkan pendapatan dari angkutan barang yaitu angkutan hewan ternak. Bedanya, angkutan hewan ternak ini akan diselenggarakan di Pulau Jawa. Nantinya, kereta akan didesain sedemikian rupa untuk mengangkut hewan ternak seperti sapi dan kambing dari sejumlah daerah di Jawa Timur dan Jawa Tengah, untuk dipasok ke daerah di Jawa Barat dan DKI Jakarta. Rencana angkutan barang lainnya yang akan segera dilakukan oleh PT KAI, yaitu angkutan sepeda motor. Angkutan ini akan mulai dilakukan pada musim Angkutan Lebaran 2013 mendatang. Saat ini PT KAI tengah mempersiapkan sarana agar mampu mengangkut sepeda motor pada masa angkutan Lebaran tahun 2013 yang diperkirakan akan mencapai 300.000 unit.

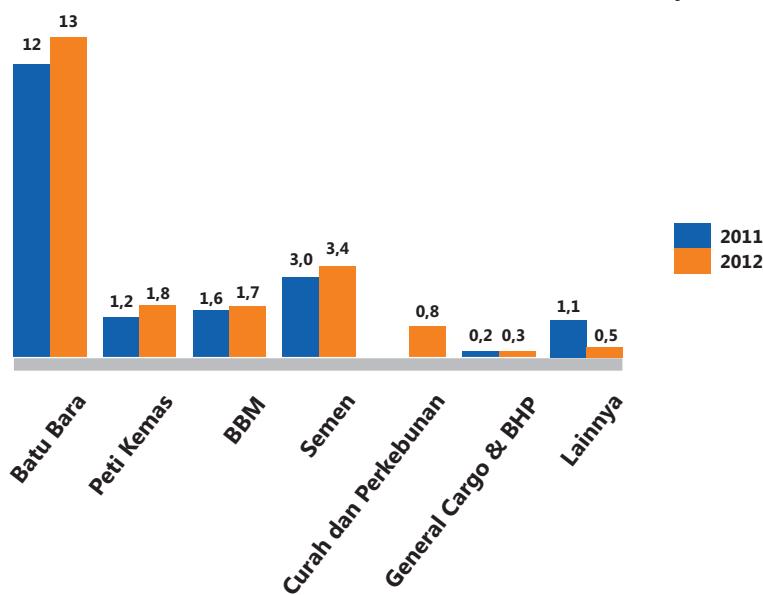
**Tabel Pencapaian Volume Angkutan Barang**

(ton)

URAIAN	REALISASI		RASIO (%)
	2011	2012	
- Batu Bara	12,011,398	13,217,355	110.04
- Peti Kemas	1,224,262	1,813,416	148.12
- BBM	1,677,716	1,780,381	106.12
- Semen	3,007,320	3,469,554	115.37
- Curah dan Perkebunan		871,110	
- General Cargo & BHP	253,182	331,352	130.87
- Lainnya	1,166,357	595,952	51.10
<b>Jumlah :</b>	<b>19,340,235</b>	<b>22,079,119</b>	<b>114.16</b>

### Grafik Pencapaian Volume Angkutan Barang

(juta ton)



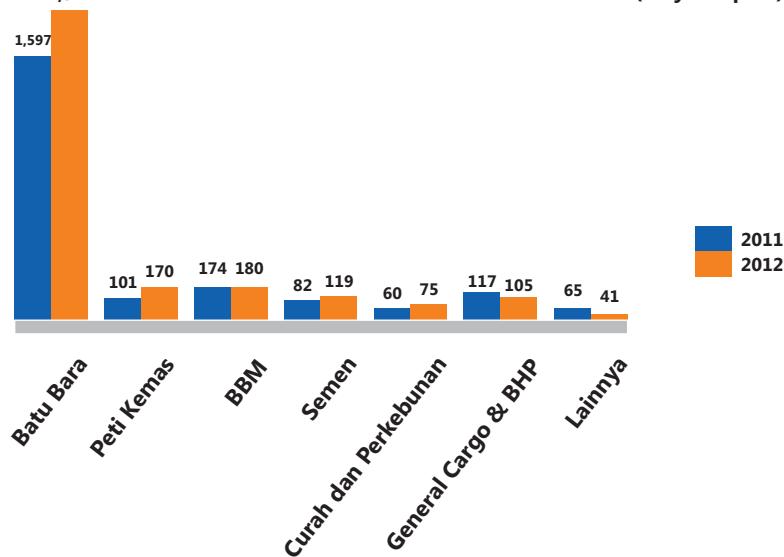
Tabel Pencapaian Pendapatan Angkutan Barang

(ribu rupiah)

URAIAN	REALISASI		RASIO (%)
	2011	2012	
- Batu Bara	1,597	1,704,506	115.31
- Peti Kemas	101	103,526	168.45
- BBM	174	1531,198	103.60
- Semen	82	119,772	145.62
- Curah dan Perkebunan	60	806,699	124.67
- General Cargo & BHP	117	127,574	90.04
- Lainnya	65	378,265	63.91
<b>Jumlah :</b>	<b>2,198,693,538</b>	<b>2,535,876,557</b>	<b>115.34</b>

Grafik Pencapaian Pendapatan Angkutan Barang

(miliar rupiah)



## Komersial

### Pemasaran Angkutan Penumpang

Keberhasilan PT KAI dalam hal pengembangan jasa produknya dalam tiga tahun terakhir ini telah banyak diakui dan dinikmati oleh masyarakat, khususnya pengguna jasa kereta api. Sebagai salah satu perusahaan BUMN penyedia jasa layanan transportasi terkemuka di Indonesia, PT KAI telah membuktikan kepada seluruh *stakeholdernya* bahwa pengembangan dan inovasi produk yang berkelanjutan adalah wujud dari kepedulian manajemen PT KAI dalam hal peningkatan layanan.

Dari aspek komersial, PT KAI memfokuskan pada peningkatan layanan untuk reservasi tiket kereta, penambahan kereta baru baik angkutan penumpang maupun barang dan peningkatan layanan di stasiun dan di kereta. Berbagai inovasi telah dilakukan untuk menciptakan sistem pelayanan terpadu yang menjadi target PT KAI untuk layanan publik. Sehingga para pengguna jasa KA semakin diberikan kemudahan dan tentunya berbagai manfaat dapat dirasakan oleh mereka. PT KAI menggandeng sejumlah mitra kerja dalam hal penjualan tiket kereta. Hasilnya, kini reservasi dan pembelian tiket kereta api dan diperoleh di berbagai *channel* pembelian. Berikut *channel* pembelian tiket kereta yang dapat dimanfaatkan oleh pengguna jasa kereta antara lain:

#### Agen B2B

Program ini merupakan hasil kerjasama antara PT KAI dengan perusahaan lain yang memiliki sistem pembayaran tersendiri. Agen B2B yang dimiliki PT KAI diantaranya Indomaret, Alfamart, Kantor Pos, Geraifastpay, Pegadaian, dan lain-lain yang tersebar di seluruh Indonesia, sehingga masyarakat yang bertempat tinggal di luar pulau Jawa ataupun Sumatera juga bisa dengan mudah mendapatkan tiket tersebut.

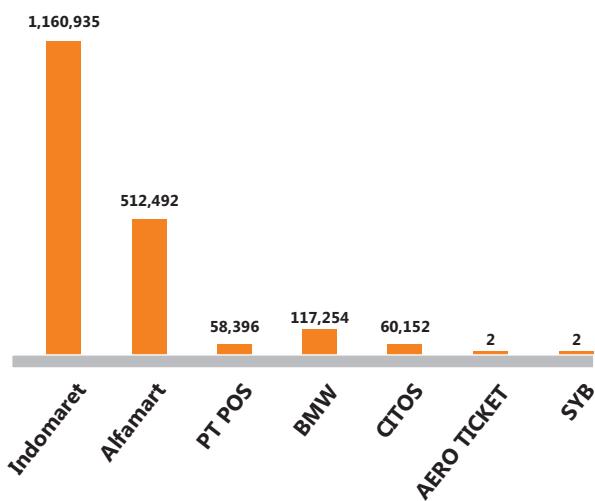
Para calon penumpang yang ingin membeli tiket, kini tidak perlu jauh-jauh datang ke loket stasiun untuk membeli tiket, ia cukup mendatangi

Agen B2B terdekat lalu memesan tiket KA dari agen tersebut. Setelah melakukan pembayaran, maka penumpang akan mendapatkan struk pembayaran yang selanjutnya dapat ditukarkan di stasiun *online* terdekat untuk mendapatkan tiket KA.

Agen B2B yang jumlahnya ada 40.000 titik membuat akses untuk penjualan tiket kereta menjadi sangat banyak, hal itu akan memudahkan para calon penumpang untuk mendapatkan tiket KA. Agen B2B menjadikan stasiun menjadi lebih tertib dan rapih karena kepadatan antrian di loket menjadi berkurang karena pembelian tiket dilayani di agen.

**Grafik Penjualan Tiket Melalui Agen B2B Tahun 2012**

(lembar tiket)



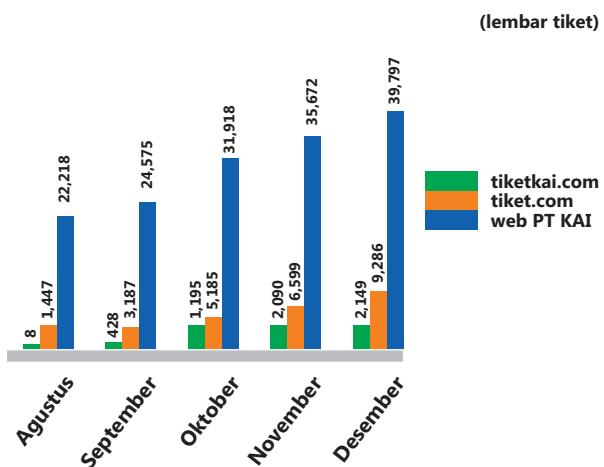
#### Internet

Inovasi layanan *internet reservation* merupakan produk layanan jasa pemesanan tiket melalui internet. Saluran pemesanan tiket melalui internet, yaitu melalui *website corporate* PT. KAI [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id), atau dapat melalui [www.tiket.com](http://www.tiket.com) dan [www.tiketkai.com](http://www.tiketkai.com). Semakin berkembangnya internet di Indonesia membuat masyarakat ingin mendapatkan kemudahan dalam melakukan berbagai kegiatan, salah satunya transaksi pemesanan tiket kereta api.

*Internet reservation* memberikan kemudahan bagi para calon penumpang untuk melakukan reservasi tiket. Cukup dengan membuka halaman *website* melalui *gadget*, laptop, PC dimanapun dan kapanpun, calon penumpang bisa mendapatkan tiket kereta api yang

diinginkannya. Bahkan saat ini, calon penumpang dapat memilih tempat duduk sendiri sesuai dengan keinginan. Semua dapat dilakukan dalam satu waktu dengan mudah dan tentunya dapat menghemat waktu.

**Grafik Penjualan Tiket Melalui Agen B2B Tahun 2012**



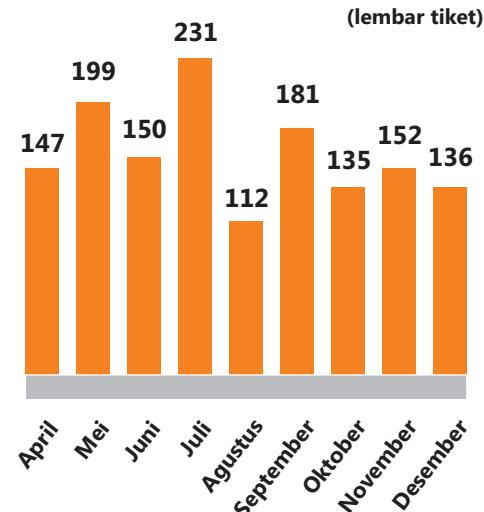
### Railbox

Railbox adalah mesin penjual tiket kereta api yang ditempatkan di beberapa stasiun. Dengan menggunakan railcard yaitu kartu prabayar, pelanggan kereta dapat membeli tiket di mesin railbox. Railcard juga sebagai kartu identitas keanggotaan dari Kereta Api Frequent Passenger (KAFP) yaitu *loyalty program* KAI sebagai bentuk penghargaan dari PT KAI kepada pelanggan setia. Railcard juga memudahkan pelanggan KA untuk tidak membawa uang tunai.

Railcard dan Railbox menjawab kebutuhan pelanggan karena membuat pembelian tiket menjadi semakin mudah dan praktis. Calon

penumpang cukup menempelkan railcard pada railbox, kemudian ikuti petunjuk yang tertera pada monitor untuk melakukan pembelian tiket KA. Kini, para calon penumpang tidak perlu dipusingkan dengan uang kembalian dan uang pas serta antri di loket untuk membeli tiket.

**Grafik Penjualan tiket melalui Railbox Tahun 2012**



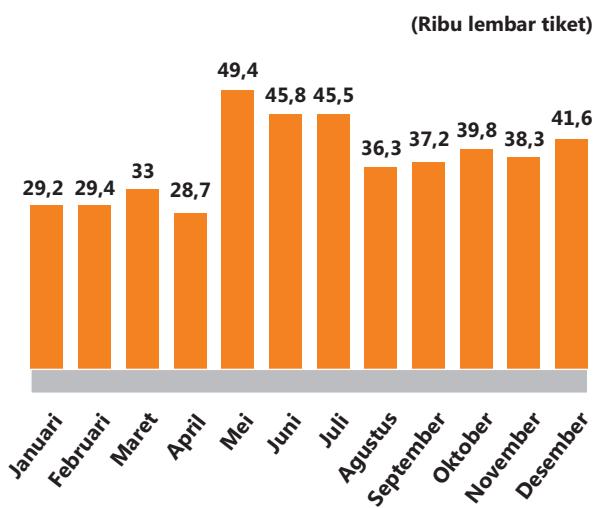
### Contact Center 121

Contact Center 121 didirikan tahun 2010. Contact Center 121 siap melayani para penumpang dan calon penumpang selama 24 jam. Calon penumpang dapat melakukan reservasi tiket KA, mendapatkan informasi tentang perjalanan KA, stasiun KA, sisa tempat duduk yang tersedia pada suatu KA, menyampaikan keluhan tentang layanan yang diberikan oleh PT KAI, dan memberikan saran serta masukan agar dapat diteruskan ke bagian terkait di PT KAI.



Bagi para calon penumpang yang hendak menghubungi Contact Center 121, cukup telepon ke 121 dari PSTN atau 021-121 dari telepon genggam. Dengan adanya layanan ini, penumpang dapat menghubungi 121, sehingga tidak perlu pergi ke stasiun dan mengantri untuk membeli tiket dari loket stasiun. Tidak hanya informasi jadwal KA penumpang, informasi KA wisata maupun angkutan barang pun bisa yang diperoleh.

### Grafik Penjualan tiket melalui CC121



### Drive Thru

Drive Thru adalah produk jasa layanan tambahan bagi pengguna jasa berupa pemesanan tiket dalam kendaraan, sehingga pembelian tiket yang menggunakan kendaraan mobil tidak perlu parkir ataupun turun dari kendaraan terlebih dahulu untuk membeli tiket kereta api. Cukup masuk ke dalam jalur *drive thru* dan petugas loket akan melayani dengan cepat. Untuk saat ini layanan tiket Drive Thru telah tersedia di Stasiun Gambir, Cirebon, Semarang Tawang, Surabaya Pasarturi dan akan segera menyusul stasiun lainnya.

Layanan ini memudahkan para calon penumpang yang memiliki mobilitas tinggi, yang tidak memiliki waktu untuk turun dari mobil sehingga dapat melakukan pemesanan tiket kereta api. Dengan adanya layanan ini, para calon penumpang cukup melakukan pemesanan dan pembayaran tiket KA dari kendaraannya. Layanan

Drive Thru tiket kereta api ini sangat menghemat waktu para calon penumpang.



**Drive Thru KA di Stasiun Gambir**

### Tap Izy

PT KAI bekerjasama dengan PT Telkomsel untuk kemudahan pelanggan Telkomsel yang juga merupakan pengguna kereta api untuk mendapatkan tiket kereta api. Untuk dapat menikmati fasilitas Tap-Izy, pelanggan kartuHALO dan simPATI harus terlebih dahulu mengganti SIM card-nya dengan SIM card Tap-Izy di GraPARI. Masyarakat juga dapat membeli perdana simPATI yang sudah dilengkapi fitur Tap-Izy di GraPARI serta gerai Indomaret dan 7-Eleven bertanda Tap-Izy. Penggunaannya mudah, hanya tinggal men-Tap-kan ponsel kepada mesin Tap Izy, transaksi pembelian tiket sudah terjadi. Tidak perlu repot lagi menggunakan uang kertas atau menunggu uang kembalian. Cara pembayaran dengan ponsel di kereta api ini mengalahkan cara pembayaran pada penerbangan, karena belum ada maskapai penerbangan yang menerapkan pembayaran dengan metode Tap Izy.

Selain peningkatan pelayanan dalam kemudahan untuk mendapatkan tiket kereta, di tahun 2012 PT KAI juga konsisten melakukan pemberian untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa kereta api dalam mendapatkan informasi yang *realtime*, serta kenyamanan di stasiun juga di atas KA.

Stasiun, dimana kereta api menaikkan atau menurunkan penumpang dan barang, ataupun hanya sekedar melayani persilangan maupun

penyusulan kereta api yang satu dengan yang lainnya, sudah barang tentu menjadi sebuah etalase tersendiri bagi PT KAI. Stasiun merupakan *image* terdepan perusahaan, dikarenakan tempat ini bersentuhan secara langsung dengan pengguna jasa kereta api. Dengan demikian, tidak bisa ditawarkan lagi jika pelayanan, kenyamanan, dan lain-lain harus bisa diberikan secara prima tanpa terkecuali. Oleh karena itu berbagai upaya dilakukan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan agar dapat merasa nyaman berada di stasiun, diantaranya:

#### **Informasi Sisa Tempat Duduk di Stasiun**

Layanan informasi mengenai jadwal keberangkatan, kedatangan, kapasitas tempat duduk kereta api tentu sangat dibutuhkan para calon penumpang di stasiun. Namun, kebutuhan tersebut seringkali tidak dapat terpenuhi manakala fasilitas di stasiun terbatas dan kesibukan petugas yang terkadang tidak dapat memberikan informasi yang akurat untuk para penumpang. Untuk mengantisipasi hal tersebut, PT KAI kini memiliki fasilitas penyediaan informasi melalui tampilan layar / LCD TV di setiap stasiun besar. Dalam layar tersebut ditampilkan jadwal keberangkatan, kedatangan, kapasitas tempat duduk kereta api. Melalui layar para calon penumpang bisa mengetahui berbagai informasi tersebut tanpa harus mencari petugas atau mengantri di loket untuk sekadar bertanya mengenai jadwal kereta api.



**Layar informasi yang tersedia di stasiun memberikan kemudahan calon penumpang mendapatkan informasi perjalanan kereta api**

Hal ini tentu sangat menguntungkan penumpang dari segi efisiensi waktu, karena mereka bisa dengan cepat mengetahui informasi dengan hanya melihat layar yang dipasang di berbagai lokasi strategis di stasiun besar KA. Semua ini dilakukan sebagai upaya meningkatkan pelayanan untuk kemudahan pelanggan jasa kereta api.

#### **Toilet dan Charge Gratis**

Penyediaan fasilitas toilet dan *charge* handphone di stasiun dan di dalam kereta eksekutif merupakan upaya yang terus dilakukan untuk memperbaiki layanan kepada pelanggan setia kereta api. Selain itu kondisi stasiun saat ini sudah bersih dan tentunya sudah berstandar ISO 9001:2008. Beberapa stasiun yang sudah berstandarkan ISO tersebut adalah stasiun Kelas besar seperti Stasiun Gambir, Jakarta Kota, Pasar Senen, Jatinegara, Bandung, dsb. Keberhasilan penerapan fasilitas di stasiun ini juga tidak terlepas dari komitmen PT. KAI untuk memberikan nilai tambah terhadap konsumen yang telah membeli produk dan ini merupakan hak dari konsumen.



**Stop kontak yang tersedia di dalam kereta eksekutif**

Untuk penyediaan toilet gratis, berbagai upaya dilakukan diantaranya melakukan pengakhiran kontrak terhadap pengelola swasta sebelumnya dan memberikan kompensasi atas jasa pemeliharaan terhadap tenaga baru yang berjalan. Selain itu sosialisasi pun dilakukan kepada pelanggan KA bahwa saat ini para konsumen dapat menikmati pelayanan publik secara utuh dan tanpa adanya pungutan biaya. Sementara untuk *free charge* handphone, PT. KAI telah menyediakan stop

kontak di peron setiap stasiun besar.



**Fasilitas charge handphone di stasiun**

### **Pemeriksaan Kesehatan Gratis Bagi Penumpang Yang Bertikel**

Pos kesehatan bagi penumpang kereta telah disediakan di setiap stasiun besar. Ini merupakan layanan tambahan bagi penumpang kereta api. Mereka dapat memanfaatkan fasilitas ini secara gratis. Tenaga medis pun selalu siap melayani dengan sigap. Pos kesehatan di stasiun ini sebagai pertolongan medis pertama yang dilakukan, jika ada penumpang yang sakit. Namun, tidak hanya penumpang yang dilayani, seorang masinis dan asistennya pun perlu melakukan pemeriksaan kesehatan mereka sebelum menjalankan tugasnya di pos ini.

Layanan lebih yang diberikan PT. KAI ini tidak lain adalah untuk meningkatkan kepuasan pengguna jasa KA. Setidaknya mereka tidak perlu keluar stasiun untuk mengecek kesehatan mereka sebelum atau setelah melakukan perjalanan.



**Petugas Pos Kesehatan sedang memeriksa penumpang di Stasiun Madiun**

### **Ruang Tunggu yang Nyaman**

Rasa nyaman saat menunggu sesuatu memang sangat dibutuhkan oleh seseorang. Sama halnya dengan menunggu kereta api. Penumpang yang sedang menunggu kedatangan kereta membutuhkan ruang tunggu yang nyaman. Ini yang diberikan oleh PT. KAI. Ruang tunggu eksekutif dilengkapi dengan pendingin ruangan dan televisi, membuat penumpang merasa nyaman dan tidak bosan menunggu kedatangan kereta.



**Ruang tunggu eksekutif di Stasiun Tugu**

### **Customer Service**

Sesuai namanya, *customer service* bertugas melayani segala kebutuhan calon penumpang kereta api di stasiun. Berbagai informasi lengkap tentang perjalanan kereta api bisa didapatkan di sini. Selain itu calon penumpang/penumpang KA dapat menyampaikan keluhan ataupun masukan melalui *customer service*. Saat ini *customer service* dapat ditemui di sejumlah stasiun besar. Para *frontliner* di PT KAI selalu siap dan sigap melayani pelanggan, selalu semangat dan antusias menjalankan tugasnya. Sehingga layanan dengan *Zero Complaint* pun akan tercipta.

### **No Smoking Area**

PT KAI melakukan upaya-upaya tegas dan konsisten dalam menerapkan kawasan bebas asap rokok di lingkungan stasiun maupun di atas KA. Jika kedapatan penumpang merokok di area stasiun dan di kereta serta didiamkan oleh petugas stasiun, maka akan ada sanksi bagi pegawai tersebut. Kebijakan tersebut guna meningkatkan kebersihan stasiun maupun kereta serta udara yang berimbang pada kenyamanan penumpang. Ini juga sebagai

upaya kampanye memelihara kesehatan masyarakat serta menghargai penumpang kereta api lainnya yang tidak merokok.

Secara kontinyu, PT KAI juga terus melakukan peringatan kepada penumpang di stasiun melalui *announcer* serta tiket yang berstempel perjalanan bebas asap rokok. Kampanye larangan merokok juga dilakukan secara berkala, bekerjasama dengan komunitas-komunitas yang sejalan dengan program tersebut, serta bekerjasama dengan Pemda, Komnas pengendalian Tembakau dan Yayasan Jantung Indonesia.

Dengan adaanya kebijakan ini tentunya kebersihan stasiun dan kereta akan terjaga dari abu dan puntung rokok yang biasanya berserakan, udara di sekitar pun tetap bersih sehingga penumpang yang tidak merokok merasa lebih nyaman, serta meminimalisir bahaya kebakaran yang disebabkan dari puntung rokok yang dibuang sembarangan.

#### **Penataan Tenant/Kios**

Pembenahan pelayanan di stasiun terus dilakukan. Salah satunya adalah penataan *tenant* atau kios-kios. Saat ini kios-kios yang ada di stasiun sudah tertata lebih rapih. Semua dikelola dengan baik. Ini tentunya akan menambah kenyamanan penumpang yang berada di stasiun, sehingga mereka tidak merasa bosan ketika tengah menunggu kedatangan kereta. Sama halnya

dengan di stasiun, PT. KAI juga tak henti-hentinya berinovasi untuk memberikan layanan terbaik kepada penumpang selama perjalanan di kereta api. Tidak mau kalah dengan layanan moda transportasi lainnya, kami memberikan nilai tambah untuk memenuhi harapan dan kebutuhan para pengguna jasa kereta api yaitu keselamatan, kenyamanan dan keamanan. Beberapa langkah telah dilakukan untuk mewujudkannya, diantaranya:

#### **On Trip Cleaning**

*On Trip Cleaning* (OTC) memiliki peranan penting bagi kebersihan kereta, terutama saat kereta dalam perjalanan. Saat ini di seluruh kereta baik lokal, ekonomi, bisnis dan eksekutif terdapat pelayanan publik dalam bentuk penugasan pembersihan dalam perjalanan kereta, hal ini sangat inovatif karena sebelumnya pelayanan publik ini dilaksanakan kurang maksimal. Sebelumnya 1 (satu) petugas OTC bertugas membersihkan seluruh rangkaian kereta, kini 1 (satu) petugas OTC bertugas membersihkan 2 (dua) kereta, sehingga kondisi kereta khususnya toilet lebih terjaga kebersihannya.

PT KAI melakukan serangkaian upaya agar keberadaaan OTC ini dapat berjalan dengan maksimal guna menunjang kebersihan kereta. Diantaranya melakukan kontrak kerja dengan para pihak ketiga; Peningkatan kinerja pelayanan publik dengan membuat *Standard Operating Procedure*



(SOP); Peningkatan pengawasan terhadap kinerja pelayanan publik dengan cara melakukan inspeksi, evaluasi dan memberikan *punishment* terhadap para pengelola OTC, serta mensosialisasikannya kepada penumpang bahwa saat ini mereka dapat menikmati pelayanan publik secara utuh dan dapat setiap saat bisa mendapatkan bantuan.

Keberadaan OTC menambah rangkaian pelayanan publik yang disuguhkan PT KAI kepada pelanggannya, yang sudah semestinya terintegrasi dengan pembelian jasa. Ini akan membuat konsumen merasa dihargai atas setiap biaya yang telah dikeluarkannya. Jadi penumpang tidak merasa dirugikan jika harus membayar mahal karena layanan yang didapatkan sesuai dengan harga yang dibayarkan. Penumpang KA akan merasa puas karena layanan yang diterima sesuai dengan harapan.

#### **Polisi Khusus Kereta Api (Polsuska)**

Sebagai salah satu elemen pelayanan kepada pengguna jasa kereta api, Polisi Khusus Kereta Api (Polsuska) dituntut untuk memberikan yang terbaik kepada seluruh para pengguna jasa KA, terutama menjaga keamanan dan ketertiban baik selama perjalanan di atas KA maupun di stasiun. Profesionalisme mereka akan memberikan kenyamanan kepada seluruh pengguna jasa untuk semakin menikmati layanan KA. *Orange Railway Police* (ORP), sebuah satuan tangguh yang dimiliki Polsuska PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Tujuan

dibentuknya ORP, ialah untuk lebih mampu melayani pelanggan, mencegah dan menangkal gangguan keamanan serta ketertiban yang mengancam kelangsungan bisnis PT KAI.

#### **Layanan angkutan Penumpang**

Sepanjang tahun 2012, PT KAI sebagai operator perkeretaapian di Indonesia telah banyak mengoperasikan KA penumpang, baik KA Utama (Komersil dan non komersil), maupun KA Lokal di Jawa dan Sumatera, yang terdiri dari KA Komersial (dalam pengelolaan PT KA) dan KA Penugasan (PSO) serta angkutan massal KRL di Jabodetabek. Untuk KA Komersial, PT KA telah melakukan berbagai terobosan atau inovasi pengembangan angkutan diantaranya pembuatan KA baru, *rerouting*, perubahan kelas layanan maupun penghapusan perjalanan KA yang dipandang merugikan perusahaan. Peningkatan pelayanan angkutan penumpang khususnya KA jarak jauh dan menengah mulai dirasakan manfaatnya oleh penumpang KA.

PT KAI melakukan pengembangan KA penumpang dengan melihat potensi pasar yang ada di beberapa rute yg belum terlayani oleh KA penumpang. Maka, PT KAI melakukan penambahan perjalanan dan pengadaan KA baru dengan rute yang belum terlayani oleh KA – KA yang lain diantaranya:



1. KA Malioboro Ekspress rute Malang – Yogyakarta pp mulai tanggal 20 september 2012.
2. KA Kalimaya rute Serang – Tanahabang pp mulai tanggal 27 Oktober 2012.
3. KA Tegal Ekspres rute Tegal – Semarang poncol mulai 11 Agustus 2012.
4. KA Malabar Malang – Bandung.

Di samping pengadaan KA baru, PT KAI juga melakukan inovasi dengan memberikan sentuhan baru dan perawatan yang lebih optimal pada kereta-kereta yang sudah ada diantaranya adalah:

1. Pemasangan AC pada KA Ekonomi. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah peningkatan pelayanan. Semua kereta ekonomi akan dipasangi fasilitas AC sehingga setiap penumpangnya tidak lagi merasakan gerah ataupun pengap di dalam kereta.
2. Toilet kereta yang semakin bersih dan terawat. Toilet di dalam kereta menjadi salah satu fokus sentuhan peningkatan pelayanan angkutan penumpang oleh PT KAI. Toilet dalam kereta kini menjadi lebih bersih, terawat dan dilengkapi penyegar udara.
3. Kereta dan stasiun yang bebas asap rokok. PT KAI menetapkan aturan larangan merokok di stasiun dan di atas kereta. Langkah ini dilakukan untuk mengakomodir hak penumpang atas kenyamanan di atas KA.
4. Petugas *cleaning service on train* (CSOT). PT KAI menempatkan petugas yang bertanggung jawab atas kebersihan kereta selama di perjalanan. Tiap kereta juga dilengkapi fasilitas penyegar udara sehingga penumpang akan merasa lebih nyaman selama perjalanan.
5. Kereta Khusus Wanita. Khusus untuk angkutan massal di Jabodetabek, disediakan kereta khusus untuk penumpang wanita. Pelayanan ini dilakukan untuk memfasilitasi kebutuhan akan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang wanita.

6. Perawatan interior kereta. Sentuhan juga diberikan pada interior kereta seperti tempat duduk yang lebih nyaman, bagasi untuk barang-barang penumpang yang lebih lapang, lantai dan dinding kereta yang bersih.

### **Layanan Angkutan Barang**

Angkutan barang kini memberikan kontribusi yang sangat besar bagi kinerja bisnis PT KAI. Bahkan, arah pengembangan bisnis perkeretaapian ke depan adalah angkutan barang. Hal ini dikarenakan masih sangat tingginya potensi angkutan yang ada baik di Jawa maupun di luar Jawa. Banyak produsen berbagai komoditi yang mulai melirik keunggulan angkutan barang yang dilayani oleh PT KAI.

Arah pengembangan angkutan barang adalah untuk mengalihkan beban angkutan dari jalan raya ke rel (KA). Dampak langsung dari hal ini adalah peningkatan potensi angkutan KA baik terutama di Jawa. Untuk wilayah Sumatera, angkutan barang melalui KA merupakan pengembangan dari angkutan yang sudah ada. Peluang ini dimanfaatkan oleh PT KAI untuk pengembangan angkutan barang dengan beberapa varian angkutannya yang tentu saja berdampak pada peningkatan nilai ekonomis.

Melihat potensi angkutan barang yang begitu besar, selama tahun 2012 telah dilakukan berbagai terobosan dan inovasi PT KAI untuk meningkatkan dan mengembangkan kinerja angkutan barangnya. Pengembangan angkutan barang dilakukan di Daop dan Divre. Berikut beberapa terobosan dan pengembangan yang dilakukan PT KAI dalam angkutan barang :

1. Angkutan batu bara swasta.

Eksisting angkutan batubara terutama di Sumatera Selatan hanya mengangkut batubara dari PT Bukit Asam, untuk pengembangan maka PT KAI akan mengangkut batubara swasta (BMSS). Angkutan BMSS dimulai di triwulan 4- 2012 dengan target angkutan sd 1.500.000. Angkutan batu bara swasta ini menggunakan sarana cc 204 ppwc 42 ton.

## 2. Pengembangan dan revitalisasi stasiun-stasiun angkutan barang.

Tahun 2012, PT KAI mulai melakukan revitalisasi stasiun-stasiun untuk mendukung kinerja angkutan barang dengan perpanjangan peron maupun pembangunan fasilitas pendukung lainnya. PT KAI bahkan memfungsikan stasiun-stasiun yang tadinya tidak melayani angkutan barang menjadi stasiun yang melayani angkutan barang. Seperti yang telah dilakukan di Stasiun Banyuwangi, Stasiun Prambanan, Stasiun Benteng, dan beberapa stasiun lainnya.

## 3. Membuka layanan angkutan barang rute baru.

PT KAI mempelajari kebutuhan pasar atas angkutan barang di berbagai daerah. Maka,

dibukalah beberapa rute angkutan barang di daerah yang tadinya tidak dilayani oleh angkutan barang. Misalnya, angkutan pupuk di Banyuwangi.

## 4. Paletisasi

Digunakan untuk angkutan semen guna mempermudah dan memperlancar bongkar muat, pergudangan dan meningkatkan utilitas sarana.

## 5. Penggunaan Gerbong Datar Multifungsi (GMD)

Angkutan barang dengan gerbong datar multifungsi memudahkan dalam melayani berbagai jenis angkutan seperti halnya Angkutan Peti Kemas, Bahan Bakar Minyak, dan Semen. Adanya penggunaan GMD ini memungkinkan pengangkutan barang dengan jumlah dan jenis yang lebih bervariasi.



**Angkutan Wire Rod  
(Gulungan Kawat)**



**Gerbong Datar  
angkutan kayu PT Pulp**



**Gerbong Datar  
Multiguna**



**Angkutan semen  
sistem palletizer**

## Operasional

PT KAI terus berupaya membenahi kinerja operasional dan mempertahankan toleransi sesuai prosedur yang ditetapkan. Adanya penambahan relasi dan frekuensi, serta penambahan sarana mendorong PT KAI untuk semakin memperhatikan prosedur dan mutu setiap indikator operasionalnya. Hal ini diterapkan baik di angkutan penumpang maupun angkutan barang. Pemberian dan perbaikan terus dilakukan agar tercapainya keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan. Namun, adanya hambatan atau gangguan baik dari sisi teknis dan nonteknis menjadi faktor yang menyebabkan adanya realisasi yang melampaui toleransi.

Pada tahun 2012, optimalisasi sarana dan prasarana pendukung operasional pun ditingkatkan. Pada aspek sarana, PT KAI merencanakan kebutuhan sarana baik lokomotif, kereta, gerbong dan fasilitas pendukung sesuai dengan kebutuhan operasi dan pasar secara menyeluruh, mana yang harus didanai oleh Internal dan Eksternal Perusahaan. PT KAI juga melakukan efisiensi dalam penyediaan sarana sesuai kebutuhan operasional, misalkan untuk kereta, adanya kereta unggulan, angkutan bagasi serta angkutan *High Value Commodity*.

Keberhasilan operasional KA juga tak bisa lepas dari faktor prasarana yang handal. Jalan rel dan jembatan yang perawatannya diarahkan untuk

perjalanan kereta api dengan memprioritaskan lintas/koridor yang di bawah kondisi minimum dan titik rawan kecelakaan. Perawatan kereta ukur, pengadaan suku cadang *plasser & theurer* serta pengadaan alat kerja dan suku cadang jalan rel diperlukan untuk mendukung operasional, kelancaran dan keamanan perjalanan kereta api. Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik Aliran Atas perawatannya pun diarahkan untuk keselamatan perjalanan kereta api dengan prioritas pada titik-titik rawan kecelakaan. Pengamanan terhadap peralatan sintesis diperlukan agar tindakan pencurian dapat dikurangi.

Kinerja operasional PT KAI dalam hal Waktu Peredaran Gerbong (WPG) sepanjang tahun 2012 yang mencapai rata-rata 3,14 hari dari toleransi 2,70 hari terus dievaluasi dan dibenahi. Kelambatan KA (penumpang & barang) dan Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) sepanjang tahun 2012 pun masih terjadi yang disebabkan faktor teknis dan non-teknis. Namun, PT KAI senantiasa mengevaluasi, membenahi, dan meningkatkan setiap indikator penunjang operasional untuk mencapai keselamatan dan kemanan perjalanan KA.

### Sasaran Produksi

Pencapaian sasaran produksi angkutan kereta api di tahun 2012 ini meliputi kilometer penumpang, kilometer ton barang, kilometer KA, kilometer lokomotif, kilometer tempat duduk,



kilometer kereta dan kilometer gerbong. Bila dibandingkan tahun 2011, realisasi kilometer penumpang 2012 lebih rendah yaitu 18.210.371 km-pnp. Kilometer penumpang tertinggi ada pada kelas ekonomi sebesar 5.490.724 km-pnp. Sementara untuk kilometer ton barang, tahun 2012 ini pencapaiannya meningkat 20,68% atau sebesar 7.303.736 km-ton , jika dibandingkan tahun 2011. Salah satunya karena angkutan petikemas yang meningkat hingga 44,34% dan tambahan angkutan semen yang juga tumbuh 47,82% dari tahun 2011.

Sama halnya dengan kilometer ton barang, kilometer KA penumpang dan KA barang juga mengalami peningkatan di tahun 2012 walaupun tidak signifikan. Meningkatnya kilometer KA penumpang sebesar 3,25% dari tahun 2011 disebabkan adanya penambahan perjalanan KA komersial serta KRDE Ekonomi AC dan perpanjangan relasi Bogowonto ke Yogyakarta.

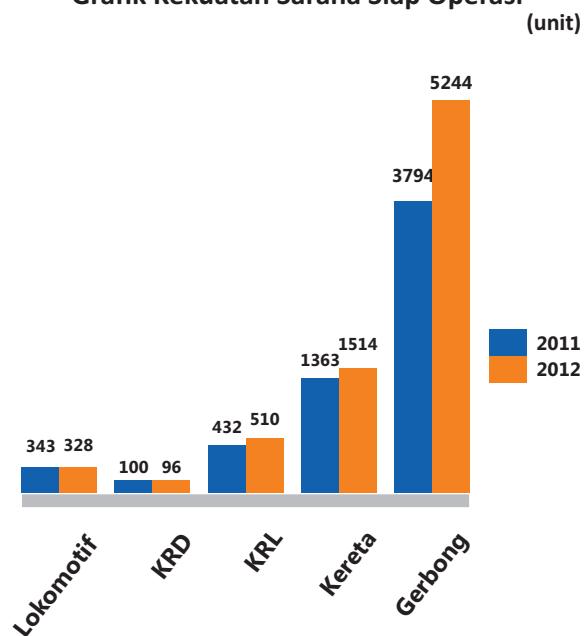
#### Kekuatan Sarana dan Prasarana

Selama tahun 2012, PT KAI menambah Gerbong PPCW sebanyak 720 unit dan 456 unit Gerbong KKBW yang sudah beroperasi untuk mendukung pertumbuhan angkutan barang di Sumatera Selatan.

**Tabel pencapaian sasaran produksi**

Uraian	Realisasi		Rasio (%)
	2011	2012	
Lokomotif	343	328	95,63
KRD	100	96	96,00
KRL	432	510	118,06
Kereta	1.363	1.514	111,08
Gerbong	3.794	5.233	137,93

**Grafik Kekuatan Sarana Siap Operasi**



**Tabel pencapaian sasaran produksi**

Uraian	Realisasi		Rasio (%)
	2011	2012	
a] Kilometer - Penumpang (ribu KM)	18.845.241	18.210.371	96,63
b] Kilometer - Ton Barang (ribu KM)	6.052.268	7.303.736	120,68
c] Kilometer KA (KM)	49.022.586	50.963.700	103,96
d] Kilometer Lokomotif (KM)	64.559.279	64.242.529	99,51
e] Kilometer Tempat Duduk : (ribu KM)	24.398.855	25.785.334	105,68
f] Kilometer Kereta (KM)	272.304.234	267.817.962	98,35
g] Kilometer Gerbong (KM)	263.361.208	295.648.657	112,26

Kekuatan lokomotif di tahun 2012 lebih sedikit jika dibandingkan tahun 2011 yang dikarenakan adanya penarikan lokomotif yang sudah berumur tua. Namun hal ini tidak mengurangi kualitas pelayanan, karena tahun 2012 lokomotif terbaru didatangkan. Sama halnya dengan kekuatan KRD yang di tahun 2012 ini lebih sedikit karena adanya perbaikan mesin dan konservasi. Lain halnya dengan KRL yang di tahun 2012 ini mengalami peningkatan 18,06%, kekuatan sarana kereta meningkat 11,08% dan kekuatan gerbong meningkat 37,93% dibandingkan tahun 2011.

Sementara itu, kekuatan prasarana yang dimiliki PT KAI meliputi jalan rel dan jembatan,

sinyal, telekomunikasi dan listrik aliran atas. Untuk rel dan bantalan, tahun 2012 ini PT KAI melaksanakan pekerjaan rel untuk mendukung keselamatan dengan memanfaatkan efisiensi dan memanfaatkan rel *cascading*. Sama halnya dengan wesel yang dilakukan perawatan untuk mendukung keselamatan perjalanan kereta api.

Kekuatan prasarana untuk perangkat jembatan mencakup kelas I jembatan baja, kelas II jembatan beton, dan kelas III BH-BH (Bangunan Hikmad) kecil. Realisasi perangkat baja di tahun 2012 mengalami peningkatan sebesar 27,77% dibandingkan tahun 2011 karena adanya tambahan pekerjaan pemeliharaan untuk mendukung keselamatan perjalanan kereta api.



**Tabel Kekuatan Prasarana**

<b>Uraian</b>	<b>Satuan</b>	<b>Realisasi</b>		<b>Rasio (%)</b>		
		<b>2011</b>	<b>2012</b>			
<u><b>Volume</b></u>						
Jalan Rel & Jembatan						
a. Perangkat Jalan Rel						
- Rel	km-Sp	90,03	53,40	59,31		
- Bantalan	batang	105.804	59.303	56,05		
- Balas	m <sup>3</sup>	420.264	261.405	62,20		
- Perawatan wesel	unit	1.616	1.163	71,97		
- Pemecokan	km	4.702	3.929	83,56		
b. Perangkat Jembatan						
1) Kelas I Jembatan Baja						
- Baja	ton	181.146	235.067	129,77		
- Cat	m <sup>2</sup>	250.371	208.034	83,09		
- Pasangan Batu	m <sup>3</sup>	1.818	2.873	158,03		
- Pasangan Beton	m <sup>3</sup>	1.720	851	49,48		
2) Kelas II Jembatan Beton						
- Cat	m <sup>2</sup>	836	145	17,34		
- Pasangan Batu	m <sup>3</sup>	158	285	180,38		
- Pasangan Beton	m <sup>3</sup>	1.854	801	43,20		
3) Kelas III BH-BH Kecil						
- Pasangan Batu	m <sup>3</sup>	2.231	2.451	109,86		
- Pasangan Beton	m <sup>3</sup>	1.282	3.481	271,53		
4) Terowongan	m <sup>2</sup>		580			
<u><b>Kondisi</b></u>						
Jalan Rel & Jembatan						
a. Perangkat Jalan Rel						
- Rel	%	76,77	76,86	100,12		
- Bantalan	%	78,85	78,81	99,95		
- Balas	%	62,71	63,83	101,79		
- Perawatan wesel	%	78,43	75,10	95,75		
- Pemecokan	%	-	-	-		
b. Perangkat Jembatan						
1) Kelas I Jembatan Baja						
- Baja	%	77,83	77,16	99,14		
- Cat	%	73,07	75,77	103,70		
- Pasangan Batu	%	79,36	78,59	99,03		
- Pasangan Beton	%	78,20	78,39	100,24		
2) Kelas II Jembatan Beton						
- Cat	%	78,93	79,31	100,48		
- Pasangan Batu	%	79,77	79,30	99,41		
- Pasangan Beton	%	78,84	78,31	99,33		
3) Kelas III BH-BH Kecil						
- Pasangan Batu	%	74,87	78,76	105,20		
- Pasangan Beton	%	73,63	76,97	104,54		

Untuk realisasi kecepatan tempuh KA Tahun 2012 dibandingkan tahun 2011 adalah sebagai berikut:

**Tabel Kecepatan Tempuh KA**

Uraian	Satuan	Realisasi		Rasio (%)
		2011	2012	
Kecepatan Tempuh				
a. Kategori 1 (100-120 Km/Jam)	Km-sp	370	775	209,46
b. Kategori 2 (80-99 Km/Jam)	Km-sp	2.810	1.821	64,80
c. Kategori 3 (60-79 Km/Jam)	Km-sp	1.049	1.051	100,19
d. Kategori 4 ( < 60 Km/Jam)	Km-sp	607	1.323	217,96
Jumlah		4.836	4.970	102,77
Rel Kondisi Baik (Kategori 1 + Kategori 2)		3.180	2.596	81,63

**Tabel Sinyal, telekomunikasi dan listrik aliran atas**

Uraian	Satuan	Realisasi		0		Rasio			
		2011		Anggaran		Realisasi		7:05	8:06
		Keandalan	Ketersediaan	Keandalan	Ketersediaan	Keandalan	Ketersediaan	Keandalan	Ketersediaan
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Sinyal, Telekomunikasi & Listrik									
- Sinyal di Stasiun	Unit	86,17	99,88	89,88	99,97	85,49	99,91	95,12	99,94
- Sinyal di Petak Jalan	Unit	96,40	99,96	90,82	99,98	94,63	99,95	104,20	99,97
- Pintu Perlintasan	Unit	99,06	99,98	93,16	99,98	99,26	99,98	106,55	100,00
- CTC/CTS	Unit	87,78	92,46	86,15	99,95	96,25	99,92	111,72	99,97
- Jaringan Radio	Unit	98,81	99,96	85,44	99,96	98,39	99,95	115,16	99,99
- Train Dispatching	Unit	99,34	99,96	92,26	99,99	99,01	99,98	107,32	99,99
- Perangkat Telekomunikasi	Unit	99,87	99,99	92,31	99,99	99,91	99,99	108,23	100,00
- Jaringan Catenary	Unit	98,84	99,96	94,50	99,83	99,93	100,00	105,75	100,17
- Gardu Listrik	Unit	96,73	99,62	79,50	93,34	99,20	99,97	124,78	107,10
- Supply Daya Signal HUT	Unit	98,99	99,92	96,00	99,90	99,86	100,00	104,02	100,10

### Tingkat Ketepatan Operasi KA

Tingkat ketepatan operasi KA merupakan salah satu kunci sukses dalam upaya pelayanan dan pemuasan pelanggan jasa KA. Kinerja pelayanan ini diukur dengan angka rata-rata kelambatan dan persentase rata-rata KA yang tepat waktu, baik pada keberangkatan ataupun kedatangannya dan baik untuk KA penumpang maupun KA barang. Angka rata-rata kelambatan KA mencerminkan seberapa signifikan atau tidaknya kelambatan pemberangkatan maupun kedatangan KA dan selisih antara keduanya yang memberikan indikasi besar atau kecilnya hambatan perjalanan KA secara umum.

**Tabel Ketepatan dan Keterlambatan**

Uraian	Satuan	Fakta	Tahun 2012		Rasio (%)	
		2011	Toleransi	Fakta	6:4	6:%
<b>Rata-rata Kelambatan :</b>						
a. KA Penumpang						
- berangkat	menit	5,00	6,67	3,00	60,00	44,98
- datang	menit	39,00	48,33	26,00	66,67	53,80
b. KA Barang						
- berangkat	menit	88,00	65,00	76,00	86,36	116,92
- datang	menit	85,00	77,00	82,00	96,47	106,49
<b>Rata-rata ketepatan :</b>						
a. KA Penumpang						
- berangkat	prosen	82,00	78,67	87,00	106,10	110,59
- datang	prosen	25,00	33,00	39,00	156,00	118,18
b. KA Barang						
- berangkat	prosen	26,00	35,00	29,00	111,54	82,86
- datang	prosen	28,00	30,00	29,00	103,57	96,67
PLH (Peristiwa Luar Biasa Hebat)	frekuensi	54	40	57	105,56	142,50

Untuk rata-rata kelambatan KA Barang, realisasi kelambatan lebih baik dari toleransinya kecuali KA barang berangkat mengalami kelambatan 4 menit dari toleransi hal ini disebabkan adanya PLH yang mengakibatkan rinja, taspas dan masih tingginya gangguan sarana lokomotif.



## Tinjauan Keuangan

Laba bersih tercatat sebesar 425 Miliar di tahun 2012, atau tumbuh sebesar 111,24% dari tahun 2011.

### Pendapatan Usaha

Kereta Api Indonesia mencatat peningkatan pendapatan usaha sebesar 14,31% dari Rp. 6.094 miliar di tahun 2011 menjadi Rp. 6.966 miliar di tahun 2012 antara lain dimungkinkan peningkatan pendapatan angkutan penumpang sebesar 11,12% menjadi Rp. 3.273 miliar, dan peningkatan pendapatan angkutan barang sebesar 15,34% menjadi Rp. 2.536 miliar.

#### Pendapatan KA Penumpang dan KA Barang

Uraian	Realisasi		(ribu rupiah)	Rasio (%)
	2011	2012		
<b>Pendapatan KA Penumpang</b>				
Kelas Eksekutif (Kelas 1)	1.127.176.740	1.674.222.801	148,53	
Kelas Bisnis (Kelas 2)	1.118.833.209	875.951.175	78,29	
Kelas Ekonomi (Kelas 3)	699.438.721	722.669.117	103,32	
Sub Jumlah Pendapatan KA Penumpang	2.945.448.670	3.272.843.093	111,12	
<b>Pendapatan KA Barang</b>				
Batubara	1.597.704.506	1.842.237.367	115,31	
BBM	174.531.198	180.810.003	103,60	
Peti Kemas	101.053.526	170.226.661	168,45	
Semen	82.091.772	119.545.245	145,62	
Perkebunan	60.806.699	75.808.022	124,67	
General Cargo (Parcel,ONS)	117.127.574	105.464.753	90,04	
Lainnya	65.378.265	41.784.505	63,91	
Sub Jumlah Pendapatan KA Barang	2.198.693.538	2.535.876.557	115,34	



**LAPORAN POSISI KEUANGAN  
PER 31 DESEMBER 2012**

(ribu rupiah)

URAIAN	REALISASI		PER 31 DESEMBER 2012		Rasio (%)	
	PER 31 DESEMBER 2011		ANGGARAN	REALISASI	4:2	4:3
	1	2			5	6
<b>ASET</b>						
<b>1. ASET LANCAR</b>						
a. Kas dan Setara Kas	590,799,187		811,266,631	1,095,851,208	185.49	135.08
b. Piutang (netto)	284,439,515		742,700,334	295,075,761	103.74	39.73
c. Persediaan	561,584,398		526,333,870	692,500,147	123.31	131.57
d. Aset Lancar Lainnya	386,608,055		270,016,189	457,386,462	118.31	169.39
JUMLAH ASET LANCAR	1,823,431,154		2,350,317,025	2,540,813,578	139.34	108.11
<b>2. ASET TIDAK LANCAR</b>						
a. Aset Tetap						
1) Sarana	5,000,831,600		7,833,962,224	6,853,069,409	137.04	87.48
2) Prasarana	507,384,282		1,893,683,506	516,652,630	101.83	27.28
3) Fasilitas	267,676,414		631,678,050	311,691,926	116.44	49.34
4) Aset Tetap Dalam Penyelesaian	393,787,448		2,914,401,581	896,614,979	227.69	30.76
5) Akumulasi Penyusutan	(2,245,507,382)		(2,669,043,562)	(2,609,996,505)	83.77	102.21
Jumlah Aset Tetap	3,924,172,362		10,604,681,800	5,968,032,440	152.08	56.28
b. Aset Lain-lain	318,806,310		464,152,057	452,216,015	141.85	97.43
JUMLAH ASET TIDAK LANCAR	4,242,978,672		11,068,833,857	6,420,248,455	151.31	58.00
<b>TOTAL ASET</b>	<b>6,066,409,826</b>		<b>13,419,150,882</b>	<b>8,961,062,032</b>	<b>147.72</b>	<b>66.78</b>
<b>LIABILITAS DAN EKUITAS</b>						
<b>LIABILITAS</b>						
1. Liabilitas Lancar						
a. Hutang Usaha	1,065,803,717		772,055,367	1,953,751,326	183.31	253.06
b. Hutang Pajak	171,787,738		62,474,052	222,903,969	129.76	356.79
Jumlah Liabilitas Lancar	1,237,591,455		834,529,419	2,176,655,295	175.88	260.82
2. Liabilitas Tidak Lancar						
a. Dana Pensiun Swakelola	52,463,910		57,617,451	51,560,166	98.28	89.49
b. SLA	-		-	-	-	-
c. Hutang Bank	100,714,800		7,327,402,110	749,746,442	744.43	10.23
d. Dana PSL	727,444,367		617,579,802	659,687,083	90.69	106.82
e. Liabilitas Pajak Tangguhan	-		-	-	-	-
Jumlah Liabilitas tidak lancar	880,623,077		8,002,599,363	1,460,993,692	165.90	18.26
Jumlah Liabilitas	2,118,214,532		8,837,128,783	3,637,648,987	171.73	41.16
<b>EKUITAS</b>						
1. Ekuitas yang dapat didistribusikan pada Pemilik Entitas Induk :						
a. Modal dasar Persero sebesar Rp. 3,5 T	-		-	-	-	-
b. Modal Saham	2,470,000,000		2,470,000,000	3,296,547,000	133.46	133.46
c. Modal disetor lainnya	-		-	-	-	-
d. BPYBDS	826,546,295		1,072,940,984	951,193,265	115.08	88.65
e. Penyertaan Modal Negara	-		-	-	-	-
f. Selisih Penilaian Kembali	968,135		968,135	968,135	100.00	100.00
g. Saldo Laba						
1). Laba Rugi Ditahan	405,669,262		651,076,516	605,953,323	149.37	93.07
2). Laba Rugi Berjalan	201,244,481		342,799,291	425,567,786	211.47	124.14
	3,904,428,173		4,537,784,926	5,280,229,510	360.84	217.21
2. Kepentingan Non Pengendali	43,767,121		44,237,173	43,183,536	98.67	97.62
<b>JUMLAH EKUITAS</b>	<b>3,948,195,294</b>		<b>4,582,022,099</b>	<b>5,323,413,045</b>	<b>134.83</b>	<b>116.18</b>
<b>TOTAL KEWAJIBAN DAN EKUITAS</b>	<b>6,066,409,826</b>		<b>13,419,150,882</b>	<b>8,961,062,032</b>	<b>147.72</b>	<b>66.78</b>

Secara total realisasi Aset/Liabilitas dan Ekuitas posisi per 31 Desember 2012 masing-masing berjumlah sebesar Rp.,- atau% terhadap anggarannya sebesar Rp.,- Realisasi posisi keuangan dibanding dengan anggarannya dapat dijelaskan sebagai berikut:

#### **Aset Lancar**

Realisasi Piutang (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu) sebesar Rp. 295.075.760,- atau 39,73% terhadap anggarannya sebesar Rp. 742.700.333,-, hal ini terkait beberapa angkutan barang yang telah ditargetkan dalam RKAP namun belum berjalan/terrealisasi.

#### **Aset Tetap**

Realisasi nilai buku Aset Tetap sebesar Rp. 5.968.032.440,- atau 56,28% terhadap anggarannya sebesar Rp. 10.604.681.800,-, hal ini disebabkan investasi baru terealisasi (BASTO) 15,69%, penambahan aset tersebut antara lain : Aset sarana gerbong 200 unit PPCW, 526 unit KKBW, 6 unit lok CC205, sertifikasi tanah, dan rehab gedung dinas.

#### **Aset Lain-lain**

Realisasi Aset Lain-lain sebesar Rp. 6.420.248.455,- atau 58,00% terhadap anggaran sebesar Rp. 11.068.833.857,- merupakan aset pajak tangguhan, pekerjaan dalam proses, aset tetap dalam penyelesaian

yang belum diakui sebagai aset karena belum beroperasi (pembayaran melalui termin dan belum ada BAST), persediaan scrap, aset tetap dihentikan dari operasi dan Dana Non Operasi (Dana Iuran Pegawai Swakelola).

#### **Liabilitas :**

#### **Liabilitas Lancar**

Realisasi Liabilitas Lancar sebesar Rp. 2.176.655.295,- atau 260,82% terhadap anggarannya sebesar Rp. 834.529.419,- hal ini terkait dengan adanya realisasi KMK (Kredit Modal Kerja), KTL (Kredit Tidak Langsung) dan KI (Kredit Investasi). Meningkatnya hutang usaha, kenaikan hutang pajak, dan realisasi Kredit Modal Kerja (KMK) dan pendapatan diterima dimuka.

#### **Liabilitas Tidak lancar**

Realisasi Liabilitas Tidak lancar sebesar Rp. 1.460.993.692,- atau 18,26% terhadap anggarannya sebesar Rp. 8.002.599.363,-. Realisasi dibawah anggaran disebabkan, anggaran termasuk pinjaman Bank sedangkan realisasi dicatat di liabilitas lancar.

#### **Ekuitas**

Realisasi Ekuitas Perusahaan sebesar Rp. 5.323.413.045,- atau 116,18% terhadap anggarannya sebesar Rp. 4.582.022.099,- terkait dengan pencatatan AT BPYBDS semula berdasarkan BAST menjadi BASTO dan penurunan laba rugi ditahan dan adanya penambahan modal saham dari BPYBDS menjadi PMN sesuai PP No. 76 Tahun 2012.



**Laporan Laba Rugi Komprehensif**  
**Tahun 2012**

(ribu rupiah)

NO.	URAIAN	REALISASI		TAHUN 2012		%.	
		TAHUN 2011	ANGGARAN	REALISASI	[3:1]	[5:4]	
<b>I. PENDAPATAN</b>							
A. Pendapatan KA Penumpang							
1) Kelas Eksekutif (Kelas 1)	1,127,176,740	1,724,342,547	1,674,222,801	148.53	97.09		
2) Kelas Bisnis (Kelas 2)	1,118,833,209	819,880,815	875,951,175	78.29	106.84		
3) Kelas Ekonomi (Kelas 3)	699,438,721	823,958,240	722,669,117	103.32	87.71		
Sub Jumlah Pendapatan KA Penumpang	2,945,448,670	3,368,181,603	3,272,843,093	111.12	97.17		
B. Pendapatan KA Barang							
1) Batubara	1,597,704,506	2,341,579,267	1,842,237,367	115.31	78.67		
2) BBM	174,531,198	189,891,786	180,810,003	103.60	95.22		
3) Peti Kemas	101,053,526	228,974,654	170,226,661	168.45	74.34		
4) Semen	82,091,772	75,460,305	119,545,245	145.62	158.42		
5) Perkebunan	60,806,699	161,474,712	75,808,022	124.67	46.95		
6) General Cargo (Parcel,ONS)	117,127,574	144,720,932	105,464,753	90.04	72.87		
7) Lainnya	65,378,265	26,993,511	41,784,505	63.91	154.79		
Sub Jumlah Pendapatan KA Barang	2,198,693,538	3,169,095,167	2,535,876,557	115.34	80.02		
C. Pendapatan Pendukung Angkutan KA	92,026,718	60,097,350	54,664,580	59.40	90.96		
D. Pendapatan Usaha Non Angkutan	234,488,425	641,605,721	478,960,144	204.26	74.65		
1) Pendapatan Optimalisasi Aset	213,364,547	519,984,471	269,900,908	126.50	51.91		
2) Pendapatan Non Angkutan Lainnya	21,123,879	121,621,250	209,059,235	989.68	171.89		
E. Kompensasi Pemerintah (PSO)	623,437,571	770,100,000	623,893,049	100.07	81.01		
JUMLAH PENDAPATAN	6,094,094,921	8,009,079,841	6,966,237,422	114.31	86.98		
<b>II. BEBAN POKOK PENJUALAN</b>							
A. BEBAN OPERASI SARANA							
1) Beban BBM dan Listrik Aliran Atas	908,373,738	1,290,993,803	891,591,730	98.15	69.06		
2) Beban Pegawai	669,864,798	1,023,963,249	857,738,634	128.05	83.77		
3) Beban Perawatan Sarana Perkeretaapian	984,664,676	875,728,166	924,818,912	93.92	105.61		
4) Beban Pendukung Kantor Unit Sarana	9,443,244	12,583,711	8,174,279	86.56	64.96		
5) Beban Pendukung Operasional	90,161,794	314,565,011	288,266,062	319.72	91.64		
6) Beban BBM All in	23,453,216	45,841,312	29,183,319	124.43	63.66		
7) Beban Penyusutan Sarana Perkeretaapian	220,400,798	336,098,161	198,428,329	90.03	59.04		
8) Beban Pendukung Angkutan KA	132,835,610	76,621,537	60,704,420	45.70	79.23		
9) Beban Terminal Peti Kemas	2,379,947	2,208,367	1,705,975	71.68	77.25		
10) Beban Asuransi	14,030,589	35,619,923	25,688,293	183.09	72.12		
Jumlah Beban Operasi Sarana	3,055,608,409	4,014,223,241	3,286,299,953	107.55	81.87		
B. BEBAN OPERASI PRASARANA							
1) Beban Perawatan Prasarana Pendukung Angk. KA	26,609,937	93,049,225	70,028,337	263.17	75.26		
2) Beban Perawatan dan Operasi Prasarana Perkeretaapian (IMO)	613,557,438	695,453,419	536,338,904	87.41	77.12		
3) Beban Pegawai	755,186,247	961,027,515	804,550,164	106.54	83.72		
4) Beban Penyusutan AT Prasarana	8,032,112	24,072,018	16,318,388	203.16	67.79		
5) Beban Amortisasi Pras Pokok Angkutan KA	-	8,381,511	9,779,186		116.68		
6) Beban Stasiun	49,856,856	37,719,728	40,614,334	81.46	107.67		
7) Beban K3	138,494,179	181,813,442	194,270,580	140.27	106.85		
Jumlah Beban Operasi Prasarana	1,591,736,770	2,001,516,858	1,671,899,892	105.04	83.53		
C. BEBAN OPTIMALISASI ASET							
1) Beban Perawatan Aset Properti - Optimalisasi PTKA	9,251,351	122,946,099	37,702,183	407.53	30.67		
2) Beban Pend. Ktr. Unit Kom. - Properti - Optimalisasi	13,589,128	24,076,013	18,475,249	135.96	76.74		
3) Beban Pegawai Komersial - Properti - Optimalisasi	5,367,909	8,689,589	10,029,097	186.83	115.42		
4) Beban Penyusutan AT (Aset Property - Optimalisasi)	292,255	2,114,898	389,840	133.39	18.43		
Jumlah Beban Optimalisasi Aset	28,500,643	157,826,599	66,596,369	233.67	42.20		
JUMLAH BEBAN POKOK PENJUALAN	4,675,845,822	6,173,566,699	5,024,796,214	107.46	81.39		
III. LABA (RUGI) KOTOR	1,418,249,099	1,835,513,143	1,941,441,208	136.89	105.77		



NO	URAIAN	REALISASI		TAHUN 2012		%
		TAHUN 2011	ANGGARAN	REALISASI	(%)	
		3	4	5	6	7
<b>IV. BEBAN USAHA</b>						
A. Beban Pegawai		754,984,441	599,026,548	862,104,437	114.19	143.92
B. Beban Umum dan Administrasi						
1) Beban Rapat/Akomodasi/Perjalanan Dinas		55,804,230	40,294,135	41,012,437	73.49	101.78
2) Beban LAT		18,099,858	11,392,358	11,390,215	62.93	99.98
3) Beban ATK		22,073,902	9,388,168	10,192,912	46.18	108.57
4) Beban Kerumah tanggaan		270,331,027	182,148,030	198,272,520	73.34	108.85
5) Beban Inventaris		25,961,887	15,701,615	17,312,747	66.69	110.26
6) Beban Pengiriman Barang		6,560,841	404,229	327,056	4.98	80.91
7) Beban Pendidikan		47,713,179	68,076,426	36,698,223	76.91	53.91
8) Beban Litbang		15,131,885	16,819,327	3,585,844	23.70	21.32
9) Beban Pemeriksaan		2,315,370	3,550,000	3,351,209	144.74	94.40
10) Beban Kehumasan		12,809,836	9,708,609	9,590,955	74.87	98.79
11) Beban Mess		4,312,859	8,418,586	5,707,538	132.34	67.80
Jumlah b :		481,114,874	365,901,483	337,441,656	70.14	92.22
C. Penyusutan Aktiva Tetap Lainnya		19,731,725	32,078,037	19,642,811	99.55	61.23
D. PBB		22,029,225	26,865,984	24,613,179	111.73	91.61
<b>JUMLAH BEBAN USAHA</b>		<b>1,277,860,266</b>	<b>1,023,872,052</b>	<b>1,243,802,083</b>	<b>97.33</b>	<b>121.48</b>
<b>V. LABA (RUGI) USAHA</b>		<b>140,388,833</b>	<b>811,641,090</b>	<b>697,639,125</b>	<b>496.93</b>	<b>85.95</b>
<b>VI. PENDAPATAN DAN BIAYA PENDANAAN DAN LAINNYA</b>						
A. PENDAPATAN PENDANAAN DAN LAINNYA						
1. Bunga Deposito dan Jasa Giro		23,359,653	32,048,664	20,880,701	89.39	65.15
2. Pendapatan Non Operasi Lainnya		161,203,980	-	77,784,589	48.25	
Jumlah Pendapatan Pendanaan dan lainnya		184,563,633	32,048,664	98,665,290	53.46	307.86
B. BIAYA PENDANAAN DAN LAINNYA						
1. Bunga Pinjaman		25,868,144	347,215,728	71,468,080	276.28	20.58
2. Lainnya		1,027,397	565,085	128,932,058	12,549.39	22,816.40
Jumlah Beban Pendanaan dan lainnya		26,895,541	347,780,813	200,400,138	745.11	57.62
<b>JUMLAH PENDAPATAN DAN BIAYA PENDANAAN DAN LAINNYA</b>		<b>157,668,093</b>	<b>(315,732,149)</b>	<b>(101,734,848)</b>	<b>(64.52)</b>	<b>(30.22)</b>
<b>VII. LABA (RUGI) SEBELUM PAJAK PENGHASILAN</b>		<b>298,056,926</b>	<b>495,908,942</b>	<b>595,904,277</b>	<b>199.93</b>	<b>120.16</b>
<b>VIII. MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN</b>						
a. PAJAK KINI		89,619,155	133,616,249	173,209,455	193.27	129.63
b. PAJAK TANGGUHAN		7,193,289	19,613,658	(2,410,021)	(33.50)	(12.29)
<b>JUMLAH MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN</b>		<b>96,812,444</b>	<b>153,229,907</b>	<b>170,799,434</b>	<b>176.42</b>	<b>111.47</b>
<b>IX. LABA (RUGI) BERSIH TAHUN BERJALAN</b>		<b>201,244,481</b>	<b>342,679,035</b>	<b>425,104,843</b>	<b>211.24</b>	<b>124.05</b>
<b>X. KEPENTINGAN NON PENGENDALI</b>		<b>(663,612)</b>	<b>(120,256)</b>	<b>(462,944)</b>	<b>(67.76)</b>	<b>(382.96)</b>
<b>XI. LABA YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA PEMILIK ENTITAS INDUK</b>		<b>201,908,094</b>	<b>342,799,291</b>	<b>425,567,786</b>	<b>210.77</b>	<b>124.14</b>

### Laporan Arus Kas

Tahun 2012

(ribu rupiah)

URAIAN	REALISASI TAHUN 2011	TAHUN 2012		%	%
		ANGGARAN	REALISASI		
<b>I. ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI</b>					
Laba ( Rugi )Bersih	201,908,094	342,799,291	425,567,786	210.77	124.14
Ditambah (dikurangi) pos-pos yang tidak mempengaruhi kas dan setara kas :					
Penyusutan Aset Tetap	247,818,932	392,202,482	244,558,553	98.68	62.36
Amortisasi	-	8,381,511	11,249,836	-	134.22
Aset Pajak Tangguhan	7,193,289	19,613,658	(2,410,021)	(33.50)	(12.29)
Selisih rekonsiliasi BPYBDS	(67,452,309)	-	124,646,970	384.79	
Setoran Modal Pemerintah	-	-	826,547,000		
Kewajiban iuran Pensiun Sekaligus	(79,500,000)	(79,500,000)	(79,500,000)	100.00	100.00
Kewajiban imbalan pasca kerja	29,006,143	(193,922)	11,742,717	40.48	6,255.38
Utang iuran pensiun swakelola	(18,110,605)	2,737,547	(903,744)	195.01	(33.01)
Cadangan Penghapusan Piutang	1,600,656	6,299,686	-	-	-
<b>Kas dan setara Kas sebelum perubahan modal kerja</b>	<b>322,464,199</b>	<b>692,340,253</b>	<b>1,561,499,097</b>	<b>484.24</b>	<b>225.54</b>
Penurunan (kenaikan) aktiva lancar :					
Piutang Usaha	(78,422,387)	(111,019,174)	(9,090,148)	188.41	191.81
Piutang Lain-lain	(32,981,057)	-	(1,546,098)	195.31	-
Persediaan	8,820,979	(1,946,650)	(130,915,749)	(1,484.14)	(6,525.18)
Pendapatan Yang Masih Akan Diterima	(19,296,775)	-	15,782,209	281.79	-
Uang Muka	32,370,308	-	(125,566,484)	(387.91)	-
Uang Muka Pajak	79,084,303	-	(18,866,426)	(23.86)	-
Aset Lancar Lainnya	88,483,218	(102,123,221)	57,872,294	65.40	256.67
	78,058,589	(215,089,045)	(212,330,402)	(272.01)	101.28
Kenaikan / (penurunan) kewajiban lancar :					
Utang Usaha	125,881,455	128,697,729	393,593,182	312.67	305.83
Akrual	(12,135,647)	-	(19,013,505)	43.33	-
Utang Pajak	57,469,886	(7,603,220)	51,116,231	88.94	872.30
Pendapatan Diterima Dimuka	21,787,718	-	86,163,738	395.47	-
Utang Lancar Lainnya	14,707,022	-	96,397,800	655.45	-
	207,710,435	121,094,509	608,257,446	292.84	502.30
	<b>285,769,024</b>	<b>(93,994,536)</b>	<b>395,927,044</b>	<b>138.55</b>	<b>621.22</b>
<b>Kas Bersih diperoleh dari (digunakan untuk) Aktivitas Operasi</b>	<b>608,233,223</b>	<b>598,345,717</b>	<b>1,957,426,141</b>	<b>321.82</b>	<b>327.14</b>
<b>II. ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI</b>					
Pelepasan (Perolehan) aktiva sebagai berikut :					
Investasi Properti	(1,239,553)	-	294,269	223.74	-
Aset Tetap	(1,095,840,809)	(3,948,550,788)	(2,288,418,631)	(8.83)	142.04
Hak Pengelolaan Aset Prasarana	-	-	(192,010,755)	-	-
Aset Dalam Pelaksanaan	(26,692,486)	(2,852,023,928)	66,714,368	449.94	202.34
Aset Pengelolaan Bersama	-	-	(4,570,901)	-	-
Suku Cadang dan Perlengkapan Slow-Moving	-	-	(6,109,939)	-	-
Aset Tak Berwujud	-	-	(4,496,900)	-	-
Beban Ditangguhkan	1,120,309	-	(2,506,063)	(223.69)	-
Dana iuran Pensiun Swakelola	18,110,605	(2,737,547)	903,744	4.99	233.01
Lain-lain	-	10,878,395	(467,343)	-	(4.30)
<b>Kas Bersih diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi</b>	<b>(1,104,541,933)</b>	<b>(6,792,433,869)</b>	<b>(2,430,668,151)</b>	<b>(20.06)</b>	<b>164.22</b>
<b>III. ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN</b>					
Pinjaman Jangka Pendek	256,383,419	6,205,525,891	330,806,394	129.03	5.33
Pinjaman Jangka Panjang	100,714,800	-	649,031,642	644.43	-
Kepentingan Non Pengendali	(801,441)	1,199,347	(583,586)	127.18	(48.66)
Pembagian Laba Tahun Sebelumnya :					
Saldo laba yang dicadangkan	212,009,367	-	200,898,553	94.76	-
Saldo laba yang belum dicadangkan	(216,336,087)	-	(201,858,973)	106.69	-
<b>Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan</b>	<b>351,970,057</b>	<b>6,206,725,238</b>	<b>978,294,031</b>	<b>277.95</b>	<b>15.76</b>
<b>Kenaikan / Penurunan kas dan setara kas bersih</b>	<b>(144,338,653)</b>	<b>12,637,086</b>	<b>505,052,021</b>	<b>549.91</b>	<b>3,996.59</b>
<b>Kas dan setara kas awal tahun</b>	<b>735,137,839</b>	<b>798,629,545</b>	<b>590,799,187</b>	<b>80.37</b>	<b>73.98</b>
<b>Kas dan setara kas posisi akhir tahun</b>	<b>590,799,187</b>	<b>811,266,631</b>	<b>1,095,851,208</b>	<b>185.49</b>	<b>135.08</b>

Realisasi saldo kas akhir tahun 2012 sebesar Rp. 1.095.851.208,- atau 135,08% terhadap anggarannya sebesar Rp. 811.266.631,- dengan penerimaan/penurunan kas sebesar Rp. 505.052.021,- atau 3.996,59% dari anggaran Rp. 12.637.086,- dapat diuraikan sebagai berikut:

Kas bersih diperoleh dari aktivitas operasi:

Realisasi arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas operasi sebesar Rp. 1.957.426.141,- atau 327,14% dari anggarannya Rp. 598.345.717,- serta realisasi melampaui anggaran karena adanya kenaikan piutang usaha, kenaikan piutang lain-lain, kenaikan persediaan, kenaikan pendapatan diterima dimuka.

Kas bersih dari investasi

Realisasi arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas Investasi sebesar Rp. (2.430.668.151),- atau 164,22% dari anggarannya Rp. (6.792.433.869),- di atas anggaran hal ini disebabkan realisasi aset tetap (termasuk di dalamnya Aset Dalam Pelaksanaan) yang masih di bawah anggaran karena investasi baru terealisasi (BASTO) sebesar 15,69%.

Arus kas dari aktivitas pendanaan

Realisasi arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas pendanaan sebesar Rp. 978.294.031,- atau 15,76% dari anggarannya Rp. 6.206.725.238,- berasal dari pinjaman bank yang belum terealisasi sepenuhnya, kepentingan non pengendali dan saldo laba yang ditahan.

#### Rasio Keuangan

Tahun 2012

NO.	URAIAN	FORMULA	REALISASI		TAHUN 2012		RASIO (%)	
			TAHUN 2011	ANGGARAN	REALISASI	6 : 4	6 : 5	
1	2	3	4	5	6	7	8	
1	Profit Margin	EAT Sales Sales	3.22	4.45	6.19	192.38	139.03	
2	Asset Turn Over	Capital Employed EAT Total Asset Total Asset	111.09	73.24	85.12	76.62	116.23	
3	Return On Asset	EAT Total Asset	3.32	3.26	4.74	143.00	145.42	
4	Financial Leverage	Equity EAT Modal Sendiri	153.65	229.26	168.33	109.56	73.42	
5	Return On Equity	EAT EBIT,Deprecion,Amortization Total Asset	6.17	8.17	10.62	172.29	130.05	
6	Ebitda	EBIT,Deprecion,Amortization Total Asset	8.62	8.17	9.04	104.79	110.61	
7	ROCE	EAT Capital Employed	3.58	3.26	5.27	147.41	161.59	

Realisasi Rasio Keuangan tahun 2012 adalah sebagai berikut:

- 1) Profit Margin % dari anggaran karena realisasi Laba (Rugi) Bersih Tahun Berjalan melebihi target.
- 2) Aset Turn Over tercapai% dari anggaran seiring dengan tercapainya realisasi Capital Employed terhadap anggarannya.
- 3) Return On Asset tercapai% dari anggaran karena realisasi Laba (Rugi) Bersih Tahun Berjalan melebihi target namun realisasi total aset tidak mencapai anggarannya.
- 4) Financial Leverage tercapai% dari anggaran, hal ini terkait tidak tercapainya total aset karena investasi baru terealisasi (BASTO) sebesar 15,69%.
- 5) Return On Equity tercapai% dari anggaran seiring Laba (Rugi) Bersih Tahun Berjalan melebihi target.
- 6) Ebitda terealisasi% dari anggaran dikarenakan Pendapatan Sebelum Bunga dan Pajak melebihi target seiring tidak tercapainya anggaran Total Aset.
- 7) ROCE realisasinya% dari anggaran seiring Laba (Rugi) Bersih Tahun Berjalan melebihi target.

## Pajak, Deviden dan Devisa

### a. Pajak

Berikut tabel pembayaran pajak berdasarkan jenis pajak tahun 2012 :

**Realisasi Pembayaran Pajak**

**Tahun 2012**

**(ribu rupiah)**

NO.	URAIAN	REALISASI		TAHUN 2012		RASIO (%)	
		TAHUN 2011	ANGGARAN	REALISASI	5:3	5:4	
1	2	3	4	5	6	7	
1.	PPh Pasal 21	75,533,347	30,094,000	88,124,799	116.67	292.83	
2.	PPh Pasal 22	2,222,804	3,077,160	1,962,230	88.28	63.77	
3.	PPh Pasal 23	15,030,870	92,207,800	54,411,826	362.00	59.01	
4.	PPh Pasal 4 ayat 2	16,981,299	130,841,000	20,403,014	120.15	15.59	
5.	PPh Jasa Konstruksi & Konsultan	-	-	-			
6.	Bunga Deposito & Jasa Giro	-	-	-			
7.	PPN PKP (Keluaran)	233,810,847	541,012,000	293,076,145	125.35	54.17	
8.	PPN PKP (Masukan)	(158,644,029)	(187,262,406)	(170,625,082)	(105.55)	(89.12)	
9.	Kompensasi PPN	-	-	-			
10.	PPN Dibebaskan	-	58,953,192	95,689,090		162.31	
11.	PPh. Pasal 25 (Badan)	32,548,167	101,205,220	109,399,525	336.12	108.10	
12.	PBB	16,348,314	23,167,199	20,189,821	123.50	87.15	
13.	Sanksi Administrasi Perpajakan						
a.	PPN	-	-	3,701,502			
b.	PPh	-	-	44,827			
	Jumlah	233,831,620	734,341,973	420,688,607	179.91	57.29	

1. PPh Pasal 21 merupakan pajak yang dikenakan atas seluruh penghasilan yang diterima pegawai PT KAI selaku subyek pajak. tahun 2012 realisasi mencapai Rp. 88.124.799,- atau 292,83% dari anggarannya sebesar Rp. 30.094.000,- Realisasi lebih besar dikarenakan adanya PPh Pasal 21 atas IKKO yang dibayarkan pada bulan Maret 2012, tunjangan pendidikan dibayarkan bulan Juni tahun 2012, pembayaran tunjangan prestasi.

2. PPh Pasal 22 yang menjadi beban PT. KAI adalah akibat transaksi pembelian BBM ke Pertamina dan impor suku cadang. Realisasi sebesar Rp. 1.962.230,- atau 63,77% dari anggarannya Rp. 3.077.160,- hal ini disebabkan PPh Pasal 22 dihitung atas dasar nilai BBM non subsidi, namun dengan keluarnya Perpres No. 15 Tahun 2012, realisasi pembayaran PPh Pasal 22 berdasarkan nilai BBM bersubsidi.

3. PPh Pasal 23 merupakan pajak penghasilan atas pendapatan jasa di luar jasa angkutan penumpang/barang oleh kereta api dan pendapatan persewaan di luar sewa tanah dan bangunan, antara lain jasa penjualan teknis di Balai Yasa dan sewa MTT. Realisasi PPh Pasal 23 tahun 2012 sebesar Rp. 54.411.826,- atau 59,01% dari anggarannya sebesar Rp. 92.207.800,- hal ini terkait dengan pendapatan optimalisasi aset atas persewaan di luar tanah dan bangunan yang tidak mencapai target.

4. PPh Pasal 4 ayat 2 merupakan pajak penghasilan yang dikenakan terkait dengan pendapatan yang berasal dari pendapatan bunga deposito, jasa giro dan pendapatan atas sewa tanah & bangunan, Pajak ini bersifat final. Realisasi PPh Pasal 4 ayat 2 Tahun 2012 sebesar Rp. 20.403.014,- atau 15,59% dari anggarannya Rp. 130.841.000,- Hal ini disebabkan pendapatan

persewaan di luar sewa tanah dan bangunan yang tidak mencapai target.

5. PPN PKP/PPN Keluaran adalah Pajak Pertambahan Nilai yang dikenakan kepada PT KA selaku Pengusaha Kena Pajak (PKP) saat melakukan penyerahan/penjualan jasa/barang. Adapun realisasi PPN Keluaran adalah sebesar Rp. 293.076.145,- atau 54,17% dari anggaran Rp. 541.012.000,- Hal ini disebabkan pendapatan angkutan barang dan persewaan tidak mencapai target, juga disebabkan adanya Faktur Pajak susulan (pembetulan).
6. PPN PKP (Masukan) adalah Pajak Pertambahan Nilai yang terjadi akibat adanya transaksi pembelian barang/jasa. Realisasi Tahun 2012 sebesar Rp. (170.625.082),- atau (89,12)% dari anggaran Rp. (187.262.406),- hal ini disebabkan adanya pembiayaan di bawah anggaran juga oleh adanya Faktur Pajak Masukan yang diterima pada bulan berikutnya (pada masa tidak sama, maksimal tiga bulan).
7. PPN Dibebaskan adalah PPN yang dibebaskan berdasarkan PP No. 146 Tahun 2000, sebagaimana telah diubah dengan PP No.38 Tahun 2003, realisasi sebesar Rp. 95.689.090,- atau 162,31% dari yang dianggarkan sebesar Rp. 58.953.192,- hal ini disebabkan mulai tertibnya user atas pengadaan barang/jasa dengan sifat dibebaskan dan tingginya yang disetujui oleh KPP BUMN.
8. Pph Pasal 25 adalah PPh Badan yakni Pajak yang dipungut dari BUMN/BUMD yang menjalankan

usaha atau melakukan kegiatan untuk memperoleh penghasilan. Sampai dengan tahun 2012 terealisasi Rp. 109.399.525,- atau 108,10% dari yang dianggarkan sebesar Rp. 101.205.220,-; perhitungan PPh pasal 25 didasarkan pada realisasi laba rugi audited PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

9. PBB terealisasi sebesar Rp. 20.189.821,- atau 87,15% dari yang dianggarkan sebesar Rp.23.167.199,- Realisasi di bawah anggaran hal ini disebabkan belum seluruh SPPT PBB diterima oleh Daop/Divre.
10. Sanksi administrasi perpajakan terealisasi sebesar Rp. 3.746.330,- Sebagai akibat adanya pemeriksaan pajak Tahun 2009 dan penetapan PPh pasal 25 (angsuran PPh Badan) oleh Kantor Pelayanan Pajak yang lebih besar dari perhitungan angsuran PPh 25 (angsuran PPh Badan) menurut PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

#### b. Deviden

Pembayaran deviden kepada pemegang saham melalui Menteri Keuangan RI tahun 2012 adalah nihil.

#### c. Devisa

Selama tahun 2012 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak menghasilkan devisa karena tidak bergerak dalam bidang yang bisa menghasilkan devisa.



## Anak Perusahaan

### PT RESKA MULTI USAHA



PT. RESKA MULTI USAHA (PT. RMU) adalah anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang bidang usahanya adalah restoran kereta api serta pendukung lainnya. Mulai beroperasi pada 1 Januari 2001, PT. Reska Multi Usaha mempunyai tugas pokok mengoptimalkan pengusahaan fasilitas kereta makan dan peluang bisnis baik yang ada di stasiun, di luar stasiun maupun di atas kereta api yang berkaitan dengan keperluan penumpang kereta api dan bisnis terkait.

Dengan visi : menjadi anak perusahaan PT KAI yang andal dan terdepan dalam setiap bidang bisnisnya dan misinya adalah : menyelenggarakan bisnis usaha *integrated service* bagi pengguna jasa KA dan usaha lainnya yang berpedoman kepada prinsip efisiensi, efektivitas usaha serta praktik dan etika bisnis yang baik untuk menghasilkan kepuasan pelanggan dan karyawan bangga dan sejahtera melalui :

1. Layanan prima

2. Inovatif dan kreatif *business*

3. Peningkatan laba dan EPS

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT.

Reska Multi Usaha adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama	: Inspektur Jend. Polisi (Purn) Edward Aritonang
-----------------	---

Komisaris	: Joko Margono
-----------	----------------

Direksi

Direktur Utama	: Nurhamidi
----------------	-------------

Direktur Operasi	: Hari Sukoco
------------------	---------------

Sesuai Pasal 3 ayat (1) Anggaran Dasar PT. Reska Multi Usaha (PT RMU) bahwa tujuan PT. Reska Multi Usaha adalah melaksanakan dan menunjang Kebijakan dan Program PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku perusahaan induk khususnya di bidang usaha restoran kereta api serta usaha pendukungnya, maka bidang usaha PT. Reska Multi Usaha (PT RMU) tidak terbatas pelayanan di atas KA, tetapi meliputi pengelolaan, penyediaan dan pelayanan makanan dan minuman seperti: catering, café, restoran, serta keagenan, expeditur, perpakiran dan perdagangan umum.

Sejalan dengan kebijakan PT KAI, PT. Reska Multi Usaha (PT. RMU) terus berupaya untuk



meningkatkan pelayanan yang berdampak pada penambahan pegawai dan selanjutnya berdampak pula pada kenaikan biaya pegawai. Bidang usaha PT. Reska Multi Usaha (PT. RMU) di bidang lain di luar restoran kereta api, seperti OTC (*On Train Cleaning*), pengoperasian kantin dan restoran, perparkiran di lingkungan stasiun PT KAI, Res TV, *Housekeeping*, cuci dan salon kereta dan lain-lain.

### Laba Perusahaan

(juta rupiah)

Uraian	2011	2012
Pendapatan	70.131	72.858
Biaya	66.776	68.926
Laba/ (Rugi) Bersih	2.337	2.697
Aset	22.219	19.164
Kewajiban	6.569	1.988
Ekuitas	15.650	17.176

Laba perusahaan selama tahun 2012 adalah Rp 2.696.646.5733,- atau sebesar 71% dari program atau 115% terhadap realisasi laba tahun 2011. Hal ini dikarenakan:

a. Realisasi Pendapatan Layanan Penumpang KA khususnya *Free Sale*, pendukung kenyamanan, dll tercapai di atas programnya sebagai dampak optimalisasi peningkatan layanan melalui:

- Perubahan menu yang lebih variatif
- Training peningkatan *performance* dan etika layanan pramugari di KA unggulan
- Penambahan KA yang dilayani

b. Realisasi pendapatan parkir dan OTC – Cuci KA tercapai di atas programnya sebagai dampak usaha ekspansi pasar, sbb:

- Kerjasama dengan PT KA Logistik untuk pengelolaan parkir di lingkungan usahanya
- Pengelola mayoritas lahan parkir di lingkungan Daop 8 dan Daop 9 PT KAI
- Pengelola OTC dan cuci KA di lingkungan Daop 4 dan Daop 8 PT KAI

c. Ketidaktercapaian pendapatan program, sbb:

- Pendapatan SOT hanya tercapai 76% terhadap program sebagai dampak penurunan realisasi okupansi KA terlayani

### SOT

Pendapatan *catering* dan HK hanya tercapai 42% terhadap program sebagai dampak kebijakan penghentian layanan kudapan dan makan di mess, wisma dan griya karya

Pendapatan lainnya hanya tercapai 10% terhadap program sebagai dampak tidak terealisasinya usaha stasiun servis

d. Penambahan Pembiayaan sebagai dampak program kerja susulan, sbb:

Peningkatan Citra Layanan melalui peningkatan kesejahteraan pramugari KA Unggulan sebesar Rp 112.500.000,-

Peningkatan pemberian THR dibanding tahun lalu (50% - 75% penghasilan) kepada seluruh karyawan menjadi 100% penghasilan sebesar Rp 449.057.085,-

Pemberian IKKO sebesar Rp 534.151.461,

### Rencana Kerja 2013

1. Manajemen akan berupaya untuk peningkatan sumber daya peningkatan pendapatan *free sale*, antara lain meningkatkan profesionalisme SDM melalui *training*, sertifikasi keahlian, penerapan sanksi tegas kepada setiap pelanggaran SOP PT. Reska Multi Usaha (PT. RMU), perubahan desai KM dengan dukungan PT KAI guna terselenggaranya layanan tambahan dalam rangka peningkatan pelayanan.

2. Meningkatkan daya saing:

- a. Nilai lebih dari produk lebih variatif, cita rasa lebih baik, tampilan lebih baik.
- b. Layanan PT. Reska Multi Usaha (PT. RMU) lebih cepat, lebih agresif/efektif
- c. Melakukan standarisasi produk

3. Membangun sinergi dengan induk perusahaan untuk pemanfaatan aset korporat yang memberikan benefit bagi kedua belah pihak, antara lain ; pengelolaan lahan parkir, *cleaning service/house keeping* dan keagenan tiket.

4. Kerjasama usaha dengan pihak pesaing lain, dengan prinsip saling menguntungkan.

## PT RAILINK



PT. Railink merupakan *joint venture* antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Angkasa Pura II (Persero) dengan komposisi kepemilikan saham 60% PT KAI dan 40% PT AP II. PT Railink didirikan pada September 2006. Kegiatan usaha yang dijalannya yakni pengoperasian, pengelolaan dan pengusahaan kereta api bandara; Pengembangan dan pengelolaan stasiun kereta api di bandara dan di pusat kota; Pengadaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kereta api; Pembangunan prasarana kereta api; Konsultasi dan desain sistem perkeretaapian; Pengusahaan jasa lainnya yang menunjang usaha-usaha pokok. Selama tahun 2012, PT Railink telah berhasil mengembangkan dan membangun ARS, khususnya untuk layanan angkutan KA ke Bandara Kuala Namu, Deli Serdang, Sumatera Utara. ARS adalah singkatan dari *Airport Railink Service*. *Airport Railink Service* adalah sebuah layanan transportasi dari bandara ke stasiun kota terdekat dan sebaliknya. Layanan tersebut meliputi *City Air Terminal (CAT)* dan *Airport Railways Terminal (ART)*

yang dikelola secara terpadu.

Dua hal besar yang menjadi fokus pekerjaan PT Railink adalah mempersiapkan segala faktor penunjang untuk pembangunan dan operasional KA Bandara, yakni KA Bandara Soekarno-Hatta dan KA Bandara Kuala Namu. Sampai 31 Desember 2012, hal-hal yang telah dilakukan PT Railink diantaranya:

### 1. KA Bandara Soekarno-Hatta :

- Memonitor progres Pre-FS yang dibuat oleh PT SMI untuk KA Bandara Soekarno-Hatta Via Pluit.
- Spesifikasi teknis pada Juni 2012 dan pelelangan pada November 2012 yang akan berlanjut ke tahun 2013 untuk KA Bandara Soekarno-Hatta Via Tangerang.

### 2. KA Bandara Kuala Namu Medan :

Untuk KA Bandara Kualanamu Medan, kegiatan sampai dengan 31 Desember 2012 meliputi Investasi Fisik melalui pembangunan sarana dan pendukungnya. PT Railink telah melakukan penandatanganan kontrak dengan Pabrikan Woojin Industrial System, Ltd pada bulan Juli 2012. Pembangunan Pit dan Gudang Persediaan Sparepart termasuk atap di depo Medan pun telah selesai dilaksanakan.

Untuk pelayanan CAT Medan, PT Railink



telah melakukan penunjukan langsung kepada PT Telkom dengan sistem *revenue sharing* untuk pengadaan *ticketing*, FIDS dan Public Address termasuk ART Kuala Namu. Dalam hal Desain dan Pengadaan Interior CAT Medan dan ART Kualanamu, PT Railink juga telah menetapkan pemenang lelang yaitu PT Karya Gemilang Esa (dalam proses penyelesaian) dan penandatangan kontrak dilakukan pada bulan Oktober 2012. Sistem Perhotelan dan Sistem *Software* Akuntansi pun dikembangkan dan berlanjut ke tahun 2013.

Investasi Non Fisik meliputi pengadaan sarana yang kegiatannya berupa pengajuan Ijin Usaha yang telah selesai dan Ijin Operasi dalam proses. Untuk Pelayanan CAT Medan, PT Railink telah menyelesaikan PKS Sarana dan SDM. Sedangkan untuk CAT Medan masih dalam proses. Sementara untuk Pelayanan ART Kualanamu telah dalam proses penyelesaian.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Railink selengkapnya adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama	: Salahudin Rafi
Komisaris	: Wulang A. Wahono
Sekretaris Dewan	
Komisaris	: Indra Yuzal
Direktur Utama	: K. Suratha
Direktur Teknik & Operasi	: Husein Nuronny
Direktur Administrasi & Keuangan	: Desmon Ismael

### Laporan Laba Rugi

(juta rupiah)

Uraian	2011	2012
Pendapatan	5.626	4.309
Biaya	6.291	6.108
Laba/ (Rugi) Bersih	2.022	1.799
Aset	106.367	110.326
Kewajiban	710	6.468
Ekuitas	105.657	103.857

Secara umum kinerja keuangan PT. Railink Sampai dengan 31 Desember 2012 yang terealisasi dapat dijelaskan sebagai berikut : Realisasi pendapatan yang diperoleh sebesar Rp. 4.309

juta atau 96,77% dari anggaran sebesar Rp. 4.453 juta. Realisasi biaya mencapai Rp. 6.108 juta atau 101,14% dari anggaran sebesar Rp. 6.039 juta. Maka total realisasi rugi sebesar Rp. 1.799 juta atau 35,21% dari anggaran yang ditetapkan rugi sebesar Rp. 937 juta. Untuk kinerja keuangan tahun 2012 memang masih belum terealisasi sesuai yang dianggarkan, namun pembangunan dan persiapan operasi KA bandara yang dilakukan sudah mendekati seperti apa yang diharapkan.

### Rencana Tahun 2013

Untuk program kerja tahun 2013, selain akan melanjutkan program-program yang penggerakan belum selesai di tahun 2012, PT Railink juga melakukan uji coba KA Bandara Kuala Namu dan akan dioperasikan pada pertengahan tahun 2013. Selain itu, pekerjaan 2012 yang akan dilanjutkan di tahun 2013 diantaranya :

1. KA Bandara Soekarno-Hatta :

- a. memonitor progres Pre-FS yang dibuat oleh PT SMI yang belum terealisasi secara keseluruhan untuk KA Bandara Soekarno-Hatta Via Pluit.
- b. Melanjutkan pelelangan terkait spesifikasi teknis untuk KA Bandara Soekarno-Hatta Via Tangerang.

2. KA Bandara Kualanamu Medan :

- a. Melakukan *finishing* desain dan pengadaan interior CAT Medan dan ART Kualanamu.
- b. Merampungkan Sistem Perhotelan dan Sistem *Software* Akuntansi.
- c. Menyelesaikan proses Ijin Operasi
- d. Memperlengkapi PKS Sarana dan SDM untuk Pelayanan CAT Medan.
- e. Memperlengkapi dan merampungkan sistem pelayanan ART Kualanamu
- f. Pengoperasian Bandara Kualanamu Medan yang dijadwalkan bulan Maret 2013
- g. Pengadaan Sarana untuk KA Bandara Kualanamu Medan berupa kereta dari Korea Selatan yang dijadwalkan tiba di Indonesia pada Agustus 2013.

## PT KAI COMMUTER JABODETABEK



PT KAI COMMUTER JABODETABEK

Pada tahun 2012 PT KCJ telah melakukan *continual improvement* di bidang pelayanan KRL Commuter Line. Dimana pada tahun tersebut telah dilakukan persiapan penerapan sistem teknologi informasi di bidang pelayanan, seperti *e-ticketing*, *prototype passenger information display* (PID) pada KRL, loket dan stasiun, *help desk* untuk pengelolaan komplain penumpang, serta terbitnya media sosial sehingga informasi kepada penumpang cepat, tepat dan akurat.

Sementara itu untuk operasional perjalanan KRL, di tahun 2012 ini ada 47 *loop* yang dijalankan. Sebanyak 23 *loop* commuter line milik PT KCJ, 15 *loop* commuter line milik PT KAI dan 9 *loop* KRL ekonomi sehingga realisasinya tercapai sebesar 82,1%. Untuk total volume penumpang commuter line, tahun 2012 ini meningkat 35% dari tahun 2011 sebanyak 65.068.335 penumpang menjadi 87.575.757 penumpang..

Berbagai langkah dilakukan PT KCJ untuk meningkatkan volume penumpang diantaranya menambah *loop*, menarik KRL Ekonomi hingga

mengalami pengetatan *porter* di beberapa stasiun seperti Stasiun Bogor, Cilebut, Bojong Gede, Citayam, Depok, Depok Baru UI, Bekasi, Tanahabang, Jakarta Kota dan Stasiun Kranji

Anak Perusahaan PT KAI yang didirikan 15 September 2008 ini terus akan menambah jumlah KRL. Pada tahun 2012, pengadaan sarana terealisasi sebanyak 90 unit KRL. Hal ini karena keterbatasan sarana KRL bekas yang ada di pasaran. Dari 90 unit sarana yang dibeli terdapat 30 sarana yang telah selesai sertifikasi. Targetnya hingga tahun 2019 nanti PT KCJ akan memiliki KRL mencapai 1.440 unit sehingga bisa mengangkut 1,2 juta penumpang setiap hari. Tak cuma itu, realisasi program 1,2 juta penumpang akan diikuti dengan peningkatan kapasitas prasarana seperti *stabling* atau tempat parkir KRL dan persinyalan, peninggian dan perpanjangan peron serta penambahan kapasitas perawatan sarana.

Berikut adalah beberapa pencapaian penting yang telah direalisasikan oleh PT KCJ pada tahun 2012:

1. Diluncurkannya 1 rangkaian KRL Khusus Wanita relasi Bogor – Jakarta/Jatinegara pada tanggal 1 Oktober 2012, yang merupakan kepedulian perseroan kepada penumpang wanita yang mendapatkan respon positif dari



penumpang.

2. Peningkatan volume penumpang KRL AC sebesar 35% dan untuk seluruh penumpang KRL Jabodetabek sebesar 11%, dibandingkan tahun 2011.

3. Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan dengan skor 95,25 atau Sehat "AAA"

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT. KA

Logistik selengkapnya adalah sebagai berikut:

#### Dewan Komisaris

Komisaris Utama	:	Darmawan Daud
Komisaris	:	Ir. Nugroho Indrio
Komisaris	:	H.T. Mirza Keumala

#### Direksi

Direktur Utama	:	Ignatius Tri Handoyo
Direktur	:	Oktavianus Berdikarianto
Direktur	:	Resman Manurung
Direktur	:	Apriyono W Chrisnanto

#### Laporan Laba Rugi

(juta rupiah)

Uraian	2011	2012
Pendapatan	264.072	390.537
Biaya	239.231	324.292
Laba/ (Rugi) Bersih	18.582	50.513
Aset	391.495	440.282
Kewajiban	126.988	16.973
Ekuitas	264.507	330.857

Tahun 2012 pendapatan usaha PT KCJ

mencapai Rp. 390.537 juta, ini terealisasi dari pendapatan angkutan penumpang dan pendapatan operasi lainnya. Sementara total asset yang dimiliki PT KCJ hingga akhir 2012 sebesar RP. 440.282 juta, terealisasi 84% dari program sebesar Rp. 524.013 juta. PT KCJ berhasil membukukan laba bersih sebesar Rp. 50.512 juta.

#### PT KA PARIWISATA



Anak perusahaan PT KAI yang berdiri tahun 2009 memiliki bisnis meliputi penyewaan 3 (tiga) kereta Wisata yaitu Kereta Bali, Toraja dan kereta Nusantara, penjualan tiket pesawat, penjualan tiket kereta api reguler dan penjualan paket-paket tour domestik & internasional. Peningkatan penjualan tiket kereta api reguler yang cukup signifikan terjadi karena PT. KA Pariwisata dapat mencetak sendiri tiket-tiket rombongan dan adanya *counter* baru di stasiun Gambir dan Bogor sebagai *Point of Sales*. Pada tahun 2012 PT. KA Pariwisata telah memperoleh kepercayaan untuk menggarap pelaksanaan *gathering* beberapa unit organisasi di PT KAI dan luar PT KAI. Jumlah perjalanan kereta



wisata pada tahun 2012 rata-rata dalam 1 bulan sebanyak 25 kali perjalanan.

Hal ini menunjukkan bahwa PT. KA Pariwisata mulai dikenal oleh pelanggan internal PT. KAI maupun diluar perusahaan induk. Dibukanya *counter-counter* di Stasiun Gambir dan Bogor sebagai upaya mendekatkan diri dengan pelanggan dan calon pelanggan, serta implememtasi sistem GOS (*Garuda Online system*) juga cukup memberikan kontribusi peningkatan penjualan.

Jumlah karyawan bertambah menjadi 22 orang, dan sebagian besar memiliki kompetensi "*ticketing sales*" untuk memenuhi kebutuhan peningkatan penjualan. Untuk Penjualan paket-paket tour, PT. KA Pariwisata telah mendapatkan kepercayaan untuk melaksanakan *gathering* yang diprogramkan oleh PT KAI baik untuk peningkatan motivasi kerja karyawan maupun untuk retensi pelanggan-pelanggan potensial. Selain itu permintaan untuk melaksanakan paket *tour* dari lembaga-lembaga di luar PT KAI juga telah menunjukkan peningkatan.

Peningkatan penjualan tiket kereta reguler pada tahun 2012 ini didominasi dengan penjualan tiket rombongan yang meningkat dengan pesat. Pemberian Layanan secara khusus seperti pemberian tanda peserta untuk mempercepat proses *boarding* merupakan nilai tambah yang mampu mengarahkan pengguna jasa untuk memesan tiket rombongan melalui PT. KA Pariwisata.

Sementara itu, volume perjalanan Kereta Api Wisata ke berbagai tujuan mencapai 304 kali perjalanan, yang meliputi tiket kereta reguler terjual sebanyak 22.460 lembar, dan tiket pesawat baik domestik maupun internasional terjual sebanyak 12.770 lembar. Untuk produksi penjualan paket *tour*, hotel, dan pengurusan dokumen keimigrasian di tahun 2012 ini, PT KA Pariwisata telah menjual 12 (dua belas) paket *tour* dengan destinasi domestik, 9 (sembilan) paket dengan tujuan Lombok, Cirebon, Jogjakarta dan Garut, dan paket *tour* ke luar negeri sebanyak 3 (tiga)

paket dengan tujuan Beijing, Shanghai dan Kuala Lumpur.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT. KA Pariwisata selengkapnya adalah sebagai berikut:

Komisaris	:	Rono Pradipto
Direktur Utama	:	Adi Suryatmini
Direktur Operasi		
& Pemasaran	:	Nunuk Prihatiningsih

### **Laporan Laba Rugi**

**(juta rupiah)**

<b>Uraian</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Pendapatan	19.567	52.247
Biaya	-	50.725
Laba/ (Rugi) Bersih	(1.291)	2.254
Aset	26.183	28.671
Kewajiban	2.558	2.792
Ekuitas	23.625	25.879

Pendapatan usaha yang di raih PT KA Pariwisata tahun 2012 sebesar RP. 52.247 juta, meningkat 167,02% dan beban usaha meningkat 5% dibandingkan tahun 2011. Sementara itu PT KA Pariwisata berhasil membukukan laba sebesar Rp 2.254 juta. Hal ini terkait dengan usaha pemasaran yang meningkat dan dibukanya *counter* baru di Stasiun Gambir dan Bogor selain tempat penjualan di Kantor JRC. Serta adanya efisiensi biaya-biaya antara lain biaya pegawai dan biaya umum & administrasi. Total aset per 31 Desember 2012 adalah Rp. 28.671 juta, meningkat 9,5% dari tahun 2011 dan aset juga meningkat 9,5% dari tahun lalu menjadi Rp. 25.879 juta.

### **PT KA LOGISTIK**



**PT. KA LOGISTIK**

Anak Perusahaan PT KAI ini bergerak dalam bidang layanan distribusi logistik berbasis kereta api, dengan kemasan bisnis *door to door service* untuk memberikan pelayanan yang paripurna bagi pelanggan kereta api yang didukung dengan angkutan pra dan lanjutan serta layanan

penunjangnya, meliputi pengelolaan Terminal Peti Kemas (TPK), bongkar muat, pergudangan, pengepakan, pelabelan, pengangkutan, penjejakkan, pengawalan logistik serta manajemen logistik. PT Kereta Api Logistik (KALOG) punya orientasi bisnis ke depan sebagai jasa layanan distribusi logistik secara *Total Solution* melalui "*End-to-End Services*". KALOG berperan pencipta nilai tambah (*value creator*) sepanjang rantai nilai (*value chain*) layanan distribusi logistik, termasuk layanan yang telah disediakan oleh PT Kereta Api (Persero), seperti angkutan barang dan gudang.

Distribusi logistik dengan menggunakan KA mencakup angkutan KA ONS dan KA Hantaran yang meningkat di tahun 2012. Pencapaian volume muatan KA ONS sebanyak 19.465 ton atau rata-rata 64.9 ton/hari, ini mencapai okupansi hingga 72%. Sementara untuk KA Hantaran yang dirangkaikan pada KA Bima, KA Anggrek Pagi dan Malam, dan KA Malabar, pada tahun 2012 ini mencapai 22.293 ton. Sementara untuk distribusi logistik dengan menggunakan KA lainnya yaitu KA Kontainer dan KA Indocement

Untuk kegiatan distribusi logistik non KA yang telah dilakukan adalah bisnis *forwarding* (yaitu pengiriman barang menggunakan kontainer yang diangkut kapal laut (*sea freight forwarding*)

dari Jakarta ke Banjarmasin. Mulai bulan September 2012 melayani rute Jakarta ke Samarinda dan Jakarta ke Makasar. Untuk meningkatkan volume angkutan *sea freight forwarding* kedepan, direncanakan penambahan rute yaitu Jakarta – Medan, Jakarta – Balikpapan, Jakarta – Palu, Jakarta – Padang, Jakarta – Palembang dan Jakarta – Kupang.

Selain itu angkutan distribusi logistik non KA lainnya adalah menggunakan *truck*, yaitu menangani pengangkutan textile dan garmen dari Majalaya ke Surabaya.

Bisnis angkutan Pra – Purna KA yang dilakukan oleh PT KA Logistik meliputi angkutan Pra – Purna KA Kontainer, Pra- Purna KA ONS dan Hantaran dan angkutan Pra – Purna Indocement. Untuk jasa angkutan Pra – Purna Indocement, PT KA Logistik melakukan perbaikan infrastruktur bongkar muat di emplasemen Stasiun Arjawinangun dan Purwokerto untuk meningkatkan rata-rata volume angkutan dalam setahun dari 430 ton/hari menjadi 540 ton/hari.

Selama tahun 2012 PT KA Logistik secara garis besar telah menambah jenis layanan baru, diantaranya:

Angkutan Semen dengan kereta api secara integrated relasi Arjawinangun-Purwokerto untuk



volume 13.770 ton/bulan yang meliputi layanan angkutan truck (purna angkutan KA), bongkar muat dan angkutan kereta api;

Membuka layanan jasa titipan (kurir) pada Juli 2012 yang merupakan pengembangan layanan BHP yang sudah berjalan sebelumnya;

Membentuk *Joint Operation* (JO) dengan PT Bintang Laut Platinum (PT BLP) untuk pengelolaan pergudangan Area Jakarta Gudang dan Area Surabaya Pasarturi dengan nama JO B-Kalog yang dimulai Agustus 2012;

Membentuk *Joint Operation* Jaka Logistik (kerjasama antara PT KA Logistik dengan PT Jababeka Infrastruktur) untuk mengusahakan KA Kontainer relasi Sungai Lagoa-Cikarang-Surabaya Beteng PP yang mulai beroperasi bulan Juli 2012. Disamping itu, PT. KA Logistik pada bulan November 2012 mengusahakan KA Kontainer Kalog II relasi Sungai Lagoa – Surabaya Bateng PP. Sedangkan di area Sumatera Selatan, terhitung sejak pertengahan September 2012 telah melayani kegiatan *Loading-unloading* batubara milik PT Bara Multi Sugih Sentosa.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT. KA Logistik selengkapnya adalah sebagai berikut:

#### **Dewan Komisaris**

Komisaris Utama	: Drs. Hana Suryana
Komisaris	: Ir. Sulistyо Wimbo Hardjito
Komisaris	: Sri Mariastati

#### **Direksi**

Direktur Utama	: Ir. Rustam Harahap
Direktur Operasi & Pemasaran	: Drs. Bambang Rudianto
Direktur Keuangan	: Drs. Soemartono

#### **Laporan Laba Rugi**

**(juta rupiah)**

<b>Uraian</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Pendapatan	45.481	121.493
Biaya	-	116.384
Laba/ (Rugi) Bersih	(9.514)	3.455
Aset	42.503	78.599
Kewajiban	42.503	63.744
Ekuitas	11.400	14.855

Finansial PT KA Logistik tahun 2012 mengalami peningkatan kinerja dibandingkan tahun 2011. Total pendapatan operasional sebesar Rp. 121.493 juta. Komponen pendapatan terbesar adalah kegiatan usaha distribusi logistik berbasis KA sebesar 63.636 juta atau 52,4% dari total pendapatan operasional. Sedangkan kegiatan usaha lainnya yaitu distribusi logistik non KA sebesar Rp. 1.119 juta, angkutan pra – purna Rp. 10.219 juta, *loading – unloading* Rp. 35.624 juta dan pengelolaan area sebesar Rp. 10.815 juta. Sementara untuk pencapaian laba bersih tahun 2012 sebesar Rp. 3.455 juta.

#### **PT KA PROPERTI MANAJEMEN**



PT. KA Properti Manajemen (PT KAPM) adalah anak perusahaan PT KAI yang memiliki tugas dalam pengembangan properti milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Berdiri pada 29 Juli 2009, PT. KA Properti Manajemen melakukan usaha di bidang pengelolaan aset/properti perkeretaapian milik PT 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.

Semakin berkembangnya kebutuhan dan kepentingan perusahaan PT KAI untuk memperluas basis usahanya sejalan dengan potensi bisnis yang dimilikinya mendorong perusahaan untuk mengembangkan *non core business* di luar jasa angkutan kereta api, yang utamanya untuk menciptakan sinergi pengembangan bisnis antara *core* dan *non-core* nya. Pengembangan bisnis *non core* yang dimaksud adalah pengelolaan bisnis properti dari aset-asetnya yang belum dikelola dan dimanfaatkan dengan optimal.

Salah satu prioritas PT KAI sekarang ini adalah optimalisasi bahkan memaksimalkan

asetnya untuk menambah pendapatan. Ini adalah tugas PT KA Properti Manajemen sebagai salah satu anak usaha PT KAI yang bergerak di bidang pengelolaan aset/properti. Aset-aset itu oleh PT KAPM akan dimaksimalkan dengan membangun tempat-tempat komersial yang terintegrasi seperti mal, hotel dan apartemen. Selain faktor pertimbangan bisnis, pengelolaan aset ini juga untuk mencegah terjadinya kasus penyerobotan lahan milik PT KAI.

Jumlah pegawai perseroan terdiri dari pegawai kantor pusat yang berkedudukan di Jakarta dan di daerah sebagai pengelola wisma dan properti. Sesuai perjanjian antara perseroan dengan PT KAI, sewa untuk Wahana Daya Pertiwi Medan berakhir 30 Oktober 2012 dan berdasarkan usulan RKAP 2013 yang disetujui pada 5 Desember 2012, pengelolaan tersebut tidak lagi dikelola perseroan sehingga jumlah pegawai berkurang 9 orang dari 30 orang sehingga menjadi 21 orang. Sebagian besar karyawan memiliki kompetensi dalam melakukan pekerjaan konsultan (*design, high best use*, studi kelayakan, manajemen proyek, manajemen perencanaan, manajemen pengawasan, dan lainnya).

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT. KA Properti Manajemen selengkapnya adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris:

Komisaris Utama : Kurniadi Atmosasmito

Komisaris : Zuryati Simbolon

Direksi

Direktur Utama : Wahyudi Pranata

Direktur Operasi : Suaidi Haryanto

Direktur Keuangan

& Administrasi : Rachmat Suhendar

Pada tahun 2012, meskipun program kerja sebagai developer belum dapat terlaksana, pada periode tahun berjalan PT KAPM berhasil mengerjakan pekerjaan konsultan untuk menyelesaikan aset-aset bermasalah milik PT KAI dan pekerjaan kontraktor yang menghasilkan laba dalam jumlah yang signifikan. Atas pekerjaan-

pekerjaan yang telah dilaksanakan tersebut, perseroan masih mengalami keuntungan sebesar Rp 5,395 miliar.

Untuk program kerja sesuai *longlist* pada tahun 2012 adalah 3 pengelolaan dan 4 pengembangan. Tiga Pengelolaan meliputi: Pengelolaan wisma Wahana Daya Pertiwi; Pengelolaan dan penertiban persewaan di Bogor; dan Pengelolaan Pertokoan Purwokerto Timur. Sedangkan empat pengembangan meliputi : Pemanfaatan dan pengemanaan aset Pasar Bersih Pacar Keliling di Surabaya; Pemanfaatan dan pengemanaan aset Pertokoan Waru di Surabaya; Komersial area *mix-used* di Srondol, Semarang; dan Komersial area *mix-used* Emplasemen Purwokerto Timur. Namun, program tersebut tidak semuanya terpenuhi dikarenakan pada Oktober 2012, Wisma Wahana Daya Pertiwi dan Emplasemen Bogor telah dikembalikan kepada PT KAI karena kondisi wisma yang terus merugi.

### Laporan Laba Rugi

(juta rupiah)

Uraian	2011	2012
Pendapatan	2.533	16.793
Biaya	6.957	11.398
Laba/ (Rugi) Bersih	(4.424)	5.395
Aset	17.590	22.884
Kewajiban	1.966	1.864
Ekuitas	15.624	21.020

Secara keseluruhan laporan laba (rugi) PT. KA Properti Manajemen sesuai RKAP tahun 2012 adalah sebesar Rp 4.090.000.000 sedangkan realisasinya sampai dengan 31 Desember 2012 adalah mengalami keuntungan sebesar Rp. 5.395.547.580 meskipun secara target laba tercapai namun secara target pendapatan tidak dapat tercapai. Hal ini terjadi disebabkan karena hampir sebagian besar proyek-proyek yang dijadikan usaha tidak direalisasikan.

## Tinjauan Pendukung Bisnis



### "Konduktur"

Pelayanan prima menjadi landasan perubahan mindset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari 'Product Oriented' ke 'Customer Oriented'. Hingga saat ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki 26.467 pegawai yang tersebar di seluruh Daerah Operasi (Daop) dan Divisi Regional (Divre). Semua pegawai wajib memahami makna 'Customer Oriented' dan menerapkannya dalam pekerjaan sehari-hari.



## Sumber Daya Manusia (SDM)

Pemerintah dan Masyarakat mulai melihat dan merasakan keberhasilan perubahan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi lebih baik dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir, mulai dari stasiun yang bersih, pelayanan yang semakin meningkat, kemudahan dalam pembelian tiket perjalanan kereta api, sampai dengan pendapatan tahunan PT KAI yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Keberhasilan PT KAI tersebut merupakan hasil kerja keras manajemen dan seluruh jajaran pegawai PT KAI melalui proses transformasi yang cukup berat.

Dalam suatu organisasi, sumber daya manusia bukan hanya sebagai alat dalam produksi tetapi memiliki peran penting dalam kegiatan produksi suatu organisasi. Kedudukan SDM saat ini bukan hanya sebagai alat produksi tetapi juga sebagai penggerak dan penentu berlangsungnya proses produksi dan segala aktivitas organisasi. SDM memiliki andil besar dalam menentukan maju atau berkembangnya perusahaan. Oleh karena itu, kemajuan suatu organisasi ditentukan pula oleh bagaimana kualitas dan kapabilitas SDM di dalamnya.

Selama 3 tahun masa transformasi, tidak mudah bagi manajemen SDM PT KAI untuk melakukan akselerasi perubahan dalam mengelola SDM yang jumlahnya sekitar 27.030. Di samping jumlah yang besar, PT KAI memiliki status kepegawaian yang cukup unik, yang terdiri atas eks PNS, Pegawai Perum dan Pegawai PT Murni, masih berfokus pada senioritas, skala gaji yang tidak kompetitif ditambah dengan struktur organisasi yang *product oriented*. Jika paradigma pengelolaan SDM tidak diubah, maka percepatan pengembangan bisnis KA dan pelayanan pelanggan akan sulit diwujudkan. Hal inilah yang mendorong manajemen PT KAI untuk secara konsisten mendukung transformasi pengelolaan SDM melalui inovasi dan terobosan yang cukup signifikan.

### A. Komposisi SDM

Jumlah Karyawan Berdasarkan Usia			
Kelompok Usia (tahun)	2012	2011	Rasio (%)
> 50	4.562	5.435	83,94
41 – 50	6.487	6.129	105,84
31 – 40	6.478	7.060	91,76
< 30	9.503	9.629	102,52
Total	27.030	27.893	96,91

Jumlah Karyawan Berdasarkan Pendidikan			
Pendidikan	2012	2011	Rasio (%)
S 3	-	-	-
S 2	73	80	91,25
S 1	809	612	132,19
D 3	340	323	105,26
SLTA	19.507	18.915	103,13
SLTP	3.415	3.946	86,54
SD	2.886	4.017	71,84
Total	27.030	27.893	96,91

Jumlah Karyawan Menurut Fungsi			
Fungsi	2012	2011	Rasio (%)
Pegawai Pemeliharaan Sarana	5.700	5.639	101,08
Pegawai Operasional dan Komersial	6.150	6.214	98,97
Pegawai Pemeliharaan Prasarana Perkeretaapian	3.900	3.503	111,33
Pegawai Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	6.943	6.173	112,47
Pegawai Perencanaan & Pengawasan	453	1.348	33,61
Pegawai Stasiun	696	1.965	35,42
Pegawai Komersial Properti	383	119	35,42
Pegawai Umum	2.805	2.932	95,67
Total	27.030	27.893	96,91

Sampai dengan akhir tahun 2012, PT. KAI mempekerjakan pegawai sebanyak 27.030 pegawai. Dibanding tahun 2011 mengalami penurunan sebanyak 863 pegawai.



## B. Rekrutmen

Sejalan dengan transformasi perusahaan, manajemen PT KAI berkomitmen melakukan pemberian pola dan sumber rekrutmen sbb :

### 1. Sistem Rekrutmen secara Online

Rekrutmen *Online System* mulai diberlakukan di PT KAI sejak tahun 2009 yang dimulai dengan pengumuman dan pendaftaran rekrut melalui *website* PT KAI. Sejalan dengan perkembangan penggunaan teknologi informasi pada pengelolaan SDM, maka rekrutmen di PT KAI semakin dielaborasi dengan memberlakukan *Full Online System*, sehingga pendaftar tidak perlu mengirimkan berkas lamaran namun cukup melakukan *upload data (paperless)*. Selanjutnya, proses penentuan kelulusan dan persyaratan untuk setiap tahapan rekrutmen dilakukan melalui *online system*. Dengan *online system*, setiap pelamar akan mendapatkan *id* untuk *log in*. Dampak dari sistem ini adalah dalam hal kecepatan proses administratif, *paperless*, mengeliminasi kesalahan dalam proses administrasi, mempermudah pemilihan/*sorting* pegawai berdasarkan kriteria yang ditetapkan, *fair*, dan terbuka.

### 2. Rekrutmen Lebih Pro Aktif

Rekrut *Po Hire* dilakukan oleh PT KAI dalam bentuk :

- **Jalur Pengalaman/Keahlian Khusus**

Jalur pengadaan ini diperuntukkan bagi mereka yang memiliki keahlian khusus yang dibuktikan dengan sertifikasi, berasal dari fakultas yang berakreditasi A atau yang berlokasi pada negara OECD atau fakultas/universitas yang termasuk dalam 100 fakultas/universitas terbaik di dunia pada tanggal kelulusan dengan IPK sekurang-kurangnya 3,0. Berpengalaman sekurang-kurangnya 5 tahun (S1) atau 8 Tahun (D3) sejak tanggal kelulusan pada BUMN, Perusahaan Swasta Nasional atau Persekutuan Tenaga Ahli berskala Nasional atau Perusahaan Internasional/Global/Lembaga Negara Departemen/Non Departemen, TOEFL sekurang-kurangnya 80 (IBT) kecuali yang berasal dari fakultas/universitas di negara OECD.

- **Jalur Manajerial**

Jalur pengadaan ini untuk kegiatan pengisian formasi jabatan dengan persyaratan sama dengan keahlian khusus

- **Jalur Prestasi**

Jalur prestasi diperuntukkan bagi atlet, bidang kesenian maupun IPTEK yang ingin berkarir di PT KAI dan dibagi 2 jalur:

- Prestasi Nasional dengan perolehan Medali Emas atau Juara pertama pada KEJURNAS/PON/Lomba Nasional.
- Prestasi Internasional/Regional/Dunia dengan perolehan serendah-rendahnya medali perunggu atau juara ketiga pada bidang olahraga, kesenian, atau IPTEK yang dibuktikan dengan data/informasi yang akurat.

Jumlah pegawai jalur prestasi yang sudah direkrut oleh PT KAI adalah : 6 orang *Marching Band*, 1 orang jalur Judo, dan 1 orang jalur atletik.

Untuk menarung tenaga-tenaga profesional yang berkualitas, dalam tahun 2012 ini PT KAI telah melakukan proses rekrutmen dan telah berhasil merekrut sebanyak 1098 pegawai. Lebih jelas keterangan mengenai rekrutmen PT KAI tahun 2012, dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

<b>Jenis Rekrut</b>	<b>Kuota</b>	<b>Realisasi</b>
Rekrut Eksternal Tingkat D3/S1	S1 = 154 D3 = 119	S1 = 95 D3 = 20
Rekrut Eksternal Tingkat SLTA untuk Masinis dan PPKA	Masinis = 691 PPKA = 63	Masinis = 133 PPKA = 37
Rekrut Khusus Akutansi Berpengalaman	30	1
Rekrut Eksternal Pegawai Operasional dan Administrasi Tingkat SLTA	1.918	547
Rekrut Eksternal Tingkat S1/D3 yang Bersumber dari Jobfair UNAIR	S1 = 185 D3 = 315	S1 = 53 D3 = 6
Rekrut Eksternal yang Bersumber dari Tenaga Outsourcing Pemeliharaan Divre 3 SS dan Balai Yasa Manggarai		Subdivre 3.2 TNK = 45
Rekrut Eksternal dari Keluarga Pegawai yang Tewas		Divre 3 SS = 2 Daop 2 BD = 1
Rekrut Eksternal yang Bersumber dari PKWT Tingkat SLTA, D3, dan S1		SLTA = 1 S1 = 5
Rekrut Eksternal untuk Masinis Daop 1 dan Subdivre 3.2 TNK	Daop 1 = 185 Subdivre 3.2 = 320	Daop 1 = 104 Subdivre 3.2 = 34
Rekrut Eksternal yang Bersumber dari Lulusan STTD Tingkat S1/D3		14
<b>Total</b>	<b>3.980</b>	<b>1.098</b>



### C. Pendidikan dan Pelatihan

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

1. Pusat Pendidikan dan Pelatihan
2. Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran (BP Opsar), spesifikasi pendidikan bidang operasional
3. Balai Pelatihan Teknik Prasarana (BPTP), spesifikasi pendidikan bidang operasional di wilayah Jabodetabek
4. Balai Pelatihan Teknik Traksi (BPTT), spesifikasi untuk teknik kereta
5. Balai Pelatihan Teknik Sinyal dan Telekomunikasi (BPTST), pendidikan bidang persinyalan dan telekomunikasi perkeretaapian
6. Balai Pelatihan Manajerial (BPM), untuk bidang manajemen

Berikut merupakan jumlah perbandingan program dan realisasi pendidikan dan pelatihan yang telah dilakukan PT KAI sepanjang tahun 2012.

Balai Pelatihan	Program	Realisasi
Pusdiklat	714	703
BP Opsar	874	840
BPTP	1.053	1.059
BPTT	1.187	1.164
BPTST	598	574
BPM	180	180
Total	4.597	4.520

### D. Studi Banding

Setiap SDM dituntut bisa berlari seirama dengan transformasi besar-besaran PT KAI. Untuk membekali dan membuka wawasan, pengetahuan, dan pengalaman tersebut, sejumlah pegawai dari level direksi hingga level pelaksana berkesempatan dikirim untuk melihat dan merasakan langsung apa yang dimaksud dengan pelayanan prima dan *customer oriented*.

Tujuannya tidak lain tidak bukan untuk menyerap ilmu dan pengalaman yang sebanyak-banyaknya. Kesadaran itulah yang diharapkan mampu memotivasi pegawai PT KAI untuk mengejar ketertinggalan dan bersemangat membenahi perkeretaapian Indonesia. Semangat dan pengalaman itu tak hanya untuk disimpan sendiri tapi ditularkan ke rekan-rekan kerja agar benar-benar diaplikasikan saat bekerja setiap harinya. Sepanjang tahun 2012, PT KAI telah mengirimkan sebanyak 277 pegawai untuk dikirim ke Cina. Pengiriman pegawai untuk studi banding tersebut dibagi menjadi 3 kloter, yakni bulan Maret, Oktober, dan Desember.

### E. Reward

PT KAI juga memberikan *reward/penghargaan* bagi para pegawainya yang berprestasi/teladan. Pemberian penghargaan itu dilakukan setiap momen ulang tahun perusahaan yang jatuh pada tanggal 28 September. Pada tahun 2012, PT KAI sendiri telah memberikan penghargaan kepada 1.517 pegawai, terdiri dari pegawai teladan (20 orang), pegawai berprestasi (16 orang), serta pemberian penghargaan untuk pegawai yang telah mengabdi lebih dari 25 tahun di perusahaan (1.481 orang).

## F. Rencana 2013

Penyelarasan bisnis dengan strategi dan kebijakan perencanaan, pembinaan, pengembangan SDM dan organisasi adalah penting dalam menjamin bahwa penentuan program strategis SDM serta skala prioritasnya dibuat sepenuhnya mengacu kepada Strategi dan Kebutuhan Bisnis.

Strategi pengembangan SDM dibuat cukup fleksibel dalam mengikuti kemungkinan perubahan dan transformasi yang mungkin terjadi di perusahaan pada masa mendatang. Untuk itu diperlukan rencana kerja yang bertujuan agar pengembangan SDM PT KAI dapat terarah dan selaras dengan tujuan bisnis perusahaan sehingga dapat memberikan manfaat yang maksimal bagi perusahaan.

Secara garis besar, rencana kerja tahun 2013, dapat dijabarkan sebagai berikut:

- Implementasi SAP Payroll, HRIS : SIMAK, Presensi, ESS, Cuti Online , Railpass Card untuk Keluarga dan Pensiunan, KAI Goes to Campus (rekrutmen)
- Evaluasi dan penyesuaian perubahan organisasi sesuai dengan perkembangan bisnis perusahaan (berdasarkan fungsi)
- Penyusunan, evaluasi, dan sosialisasi kebijakan SDM serta evaluasi komponen sistem penilaian kinerja
- Penataan/pemantapan dasar bagi asesmen dan pengembangan SDM PT KAI berbasis CBHRM & SBHRM



**Komitmen, konsisten, dan sinergi.** Inilah tiga kata kunci yang mampu mewujudkan transformasi SDM PT KAI dalam menjawab tantangan bisnis ke depan. Segenap jajaran manajemen memiliki komitmen yang kuat untuk terus melakukan perubahan pengelolaan SDM dengan mengajak seluruh karyawan untuk mendukung perubahan yang dicanangkan. Meskipun tidak mudah, namun sedikit demi sedikit perubahan di tubuh PT KAI sudah dapat dirasakan. Hal ini dibuktikan dengan kualitas dan kuantitas pelayanan PT KAI yang semakin membaik dan tidak terjadi peristiwa kecelakaan selama periode Angkutan Lebaran tahun 2012 lalu. Secara keseluruhan juga terjadi penurunan kecelakaan kereta api dan jumlah korban jiwa yang signifikan. Kenyataan ini membuat citra PT KAI semakin membaik dan mendapatkan pujiwan dari Menteri BUMN Republik Indonesia. Perubahan di tubuh PT KAI tersebut secara langsung maupun tidak merupakan hasil dari upaya transformasi SDM yang telah berhasil dilakukan.





# Teknologi Informasi

## Kinerja Teknologi Informasi 2012

IS Center Strategic Program 2012

- *Implementation and Improvement SAP*
- *Strengthen Network and Infrastructure*
- *Implementation and Improvement Rail Ticket System*
- *Implementation IT Governance and ISO IT Security 27001:2005*

## Realisasi Kegiatan 2012

1. *Project monitoring* pada semua proyek untuk memantau proses dan hasil proyek.
2. *Operation monitoring* pada semua layanan IT untuk menghitung SLA per semester (*monthly report* dari NOC).
3. Evaluasi kinerja IT semester 1 dan 2 tahun 2012 (evaluasi berdasarkan pencapaian proyek dan SLA layanan serta pemanfaatan anggaran).
4. Administrasi proyek untuk semua proyek.
5. Pelatihan IT untuk pegawai unit IT & user (*network, programming, database, dll.*).
6. Implementasi aplikasi RTS untuk kereta non-komersial di Jawa dan kereta komersial di Sumatera.
7. Pengembangan dan implementasi *Railcard*.
8. Pengembangan dan implementasi *corporate website, corporate mobile website, dan corporate mail* yang baru.
9. Pengadaan dan distribusi PC dan printer baru dengan *seat management*.
10. Implementasi aplikasi *Helpdesk*.
11. Implementasi aplikasi *Application & Network Monitoring*.
12. *IT service desk*.

## IT Masterplan

Pemahaman tentang Konteks Bisnis di PT KAI adalah suatu langkah yang penting dalam pengembangan suatu strategi Teknologi Informasi (TI) yang efektif untuk PT KAI. Konteks Bisnis akan memastikan keselarasan Proses Bisnis PT KAI yang baru dengan dukungan pemberdayaan aplikasi, infrastruktur, dan tata kelola TI yang tepat. Konteks Bisnis ini mengacu kepada rencana strategis perusahaan yang tertuang dalam dokumen Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2012-2016.

## Visi TI

Menjadikan Sistem Informasi sebagai alat untuk memenangkan persaingan di era globalisasi.

## Misi TI

Melaksanakan dan mengoperasikan fasilitas TI untuk mendukung tercapainya tujuan perusahaan.

## Tujuan TI

- *Formulate PLANS for the timely and effective implementation of the IT Project*
- *Strengthen DATA NETWORK consistently with current and future requirement*
- *Establish IT STRATEGIC PLAN for out source dev., computer leasing, consolidate server, etc.*
- *Establish new IT Organization, IT Blue Print and Business Process*

**Tujuan TI yang diturunkan dari strategi bisnis PT KAI mempunyai implikasi sebagai berikut:**

*Formulate PLANS for the timely and effective implementation of the IT Project implementation*

*Strengthen DATA NETWORK INFRASTRUCTURE consistently*

*Establish IT STRATEGIC PLAN*

*Establish new IT Organization,  
IT Blue Print and  
Business Process*

#### **Implikasi IT**

- Kapabilitas TI untuk mendukung pengelolaan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya secara terintegrasi dalam lingkup PT KAI.
- Implementasi dan optimalisasi *IT-enabled process* untuk simplifikasi pekerjaan dan *workload balancing*.
- Penerapan *IT Governance* secara utuh
- Kapabilitas TI untuk mendukung *IT Spending Benefit Realization tracking*.
- Mematangkan peran TI untuk mencapai tingkat *partner* atau bahkan *enabler* yang sesungguhnya untuk mendukung ketahanan bisnis perusahaan.

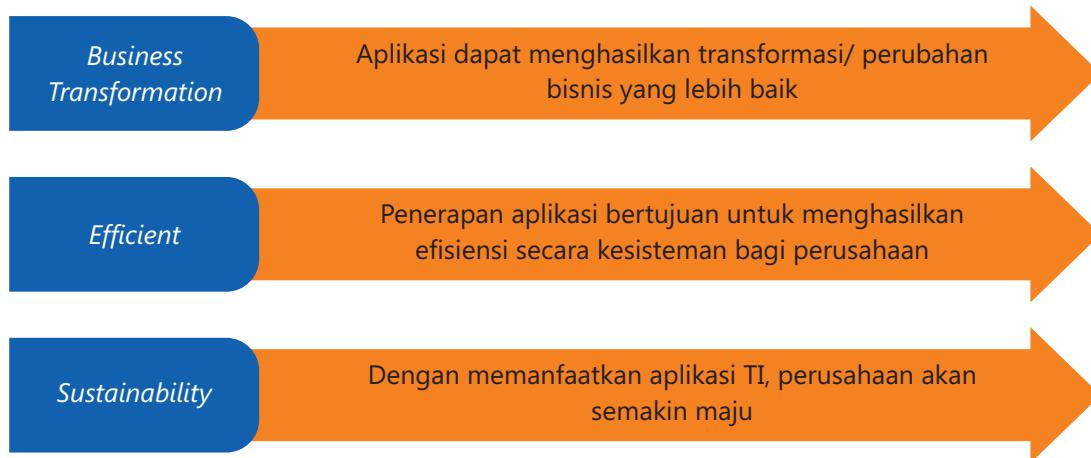
### **Aplikasi TI**

Aplikasi TI adalah otomasi sistem dan prosedur manual untuk melakukan pemrosesan data dan informasi. Arsitektur aplikasi ITMP PT KAI merupakan kerangka kerja (*framework*) dari komponen-komponen aplikasi yang sudah dan akan diimplementasikan di PT KAI untuk mendukung bisnis perkeretaapian dan bisnis pendukungnya. Arsitektur Aplikasi TI harus *extensible*, *scalable*, *manageable*, dan *reliable*, serta memperhatikan standar spesifikasi industri TI mutakhir. Semua fungsi-fungsi aplikasi berdasarkan *best practice* Arsitektur Aplikasi TI pada industri perkeretaapian diperlukan untuk mendukung suksesnya penyelenggaraan bisnis perkeretaapian dan bisnis pendukungnya yang mengutamakan keselamatan, ketepatan, keamanan, dan kenyamanan pelanggan.

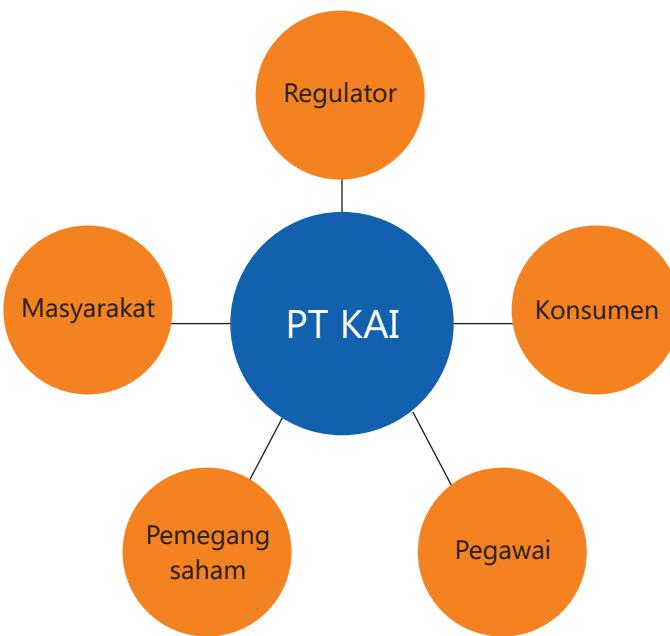
### **Tren Aplikasi**

- Tren aplikasi saat ini:
  1. *Platform* berbasis web dengan arsitektur n-tier
  2. Aplikasi yang mendukung integrasi data
  3. Aplikasi yang mengarah ke *model, view, controller* dengan *reusability* yang tinggi
  4. *Interoperability* Aplikasi yang mengadaptasi teknologi SOA (*Service Oriented Architected*) dan SOAP (*Simple Object Access Protocol*)

- Tren pemanfaatan aplikasi saat ini pada perusahaan mengarah pada:



- Arsitektur aplikasi harus mampu mengadopsi kebutuhan bisnis PT KAI. Gambar berikut adalah keterhubungan antara produk PT KAI dengan seluruh *stakeholders* yang terlibat.

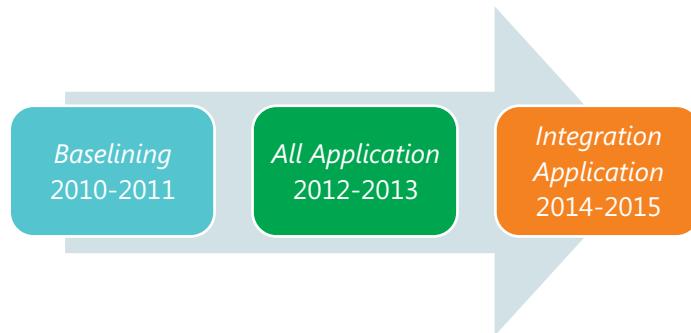


- Arsitektur aplikasi PT KAI hanya menggambarkan arsitektur aplikasi sesuai proses bisnis utama PT KAI.
- Arsitektur aplikasi PT KAI mengacu pada *solution map* SAP untuk industri kereta api karena SAP adalah aplikasi yang sudah mengikuti *best practice* dan menjadi *market leader* di seluruh dunia.

## Strategi Implementasi Aplikasi

Pengembangan aplikasi di PT KAI mulai tahun 2010 sampai tahun 2015 dibagi menjadi 3 tahap, sebagai berikut:

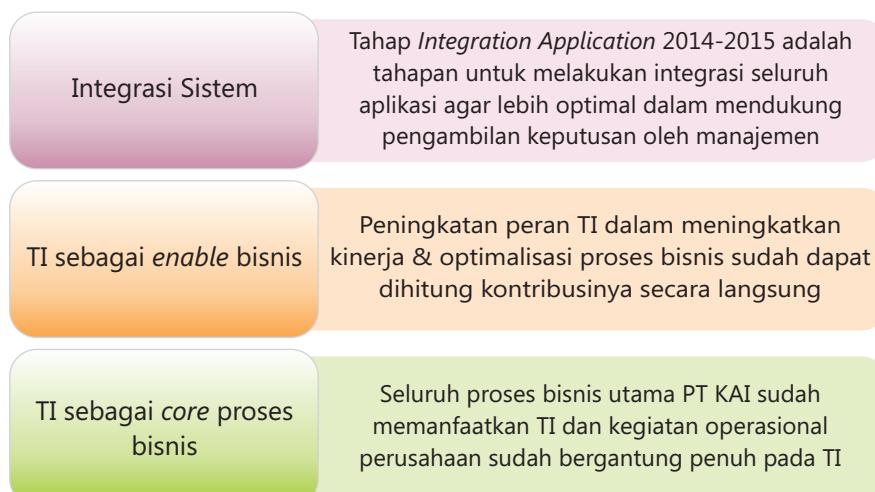
- *Baselining* terdiri dari pondasi arsitektur aplikasi, minimalisasi *inhouse development*, dan implementasi aplikasi SAP
- *All Application* terdiri dari *Support Financial Report*, *Enhanced SAP*, minimalisasi aplikasi *feeder*
- *Integration Application* terdiri dari integrasi sistem, TI sebagai *enable* bisnis, TI sebagai *core* proses bisnis



Di tahun 2012, tahap pengembangan aplikasi adalah memasuki tahap kedua yaitu *All Application* 2012-2013. Tahap tersebut mempunyai kriteria sebagai berikut:



Sedangkan untuk tahap selanjutnya adalah tahap ketiga pengembangan aplikasi yaitu *Integration Application* 2014-2015. Tahap tersebut mempunyai kriteria sebagai berikut:



## Infrastruktur TI

Infrastruktur TI adalah teknologi dan fasilitas meliputi teknologi dan fasilitas (*hardware, operating system, DBMS, network*, dan peralatan pendukung lain) yang menunjang aplikasi yang berjalan. (Sumber: COBIT 4.1 tahun 2007). Sesuai dengan fungsi utama infrastruktur TI untuk menunjang aplikasi yang berjalan, maka pengembangan infrastruktur TI harus sesuai dengan pengembangan aplikasi. Jika pengembangan infrastruktur TI tidak bisa mengikuti kebutuhan aplikasi, maka aplikasi tidak dapat berjalan maksimal sehingga menghambat kegiatan bisnis perusahaan. Jika pengembangan aplikasi infrastruktur TI melebihi kebutuhan aplikasi, maka investasi untuk infrastruktur TI tersebut menjadi tidak optimal karena sebenarnya tidak terlalu dibutuhkan. Hal itu juga akan merugikan bisnis perusahaan. Infrastruktur TI ke depannya diharapkan dapat bersinergi dengan infrastruktur yang dimiliki oleh unit sintelis. Hal itu akan meningkatkan efisiensi dalam infrastruktur TI.

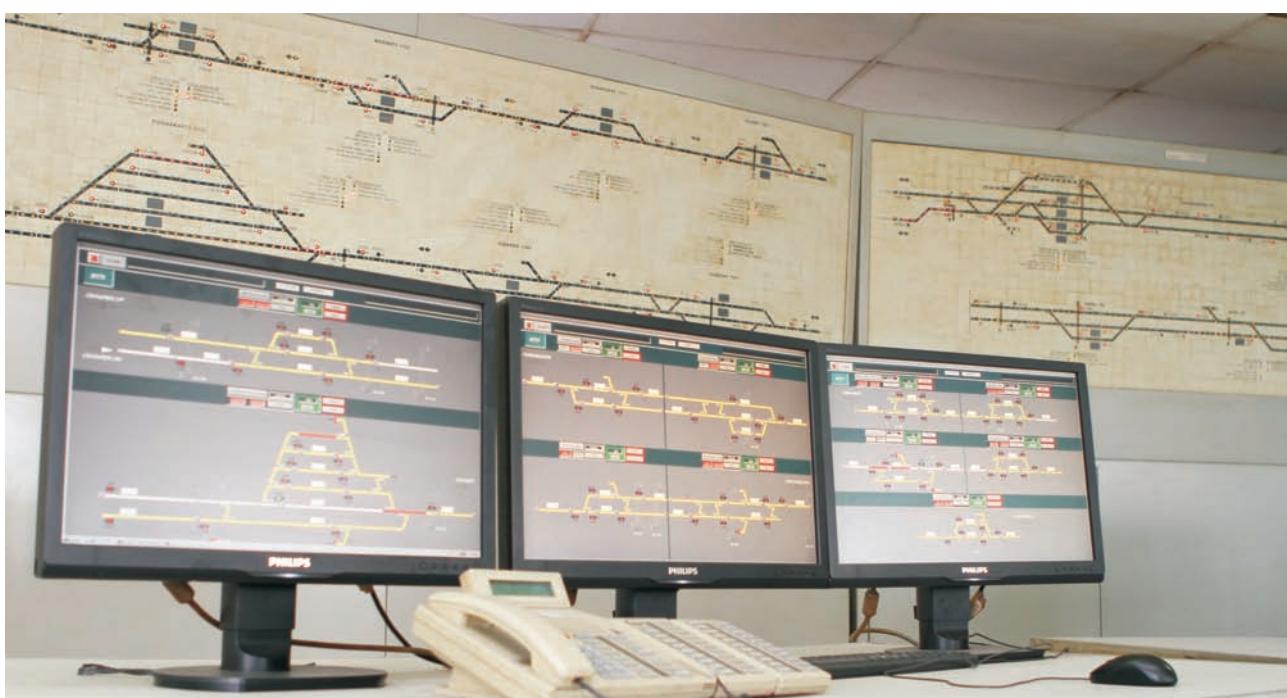
## Infrastruktur 2013

### WAN (Wide Area Network)

- Jaringan WAN MPLS PT KAI terdiri dari dua *provider* yaitu PT. XL Axiata dan PT. Telkom Indonesia. WAN XL dimanfaatkan untuk *video conference* menghubungkan seluruh kantor Daop, Divre, Subdivre, dan Balai Yasa. Sedangkan WAN Telkom dimanfaatkan sebagai jaringan *backbone* PT KAI.
- Teknologi yang digunakan: VPN IP MPLS dengan *Bandwidth* WAN XL di kantor cabang berkisar 256 Kbps-512 Kbps dan WAN Telkom variatif dari 128 Kbps-1 Mb, sedangkan *Backhoul* sebesar 10 Mbps.

### Kondisi Infrastruktur WAN

Tipe akses	: <i>Drop wire</i> dan serat optik
Tipe <i>routing</i>	: <i>Dynamic Routing (BGP)</i>
<i>Backup link</i>	: <i>VPN over internet</i> dengan melakukan <i>tunneling</i> VPN melalui VPN server di <i>data center</i> PT KAI
Pengelolaan	: perubahan/penambahan NE, penanganan gangguan, dan pengamatan ketersediaan, <i>traffic</i> dan gangguan dikelola secara terpusat (sentralisasi)
Tools	: melakukan <i>telnet</i> secara langsung ke <i>network</i> elemen, menggunakan <i>network monitoring</i> dengan kemampuan tes koneksi (ping) dan memanfaatkan mikrotik untuk pengaturan <i>traffic</i> internet ( <i>VPN Server, BW Management, Radius &amp; Firewall</i> )



## Tren Infrastruktur TI

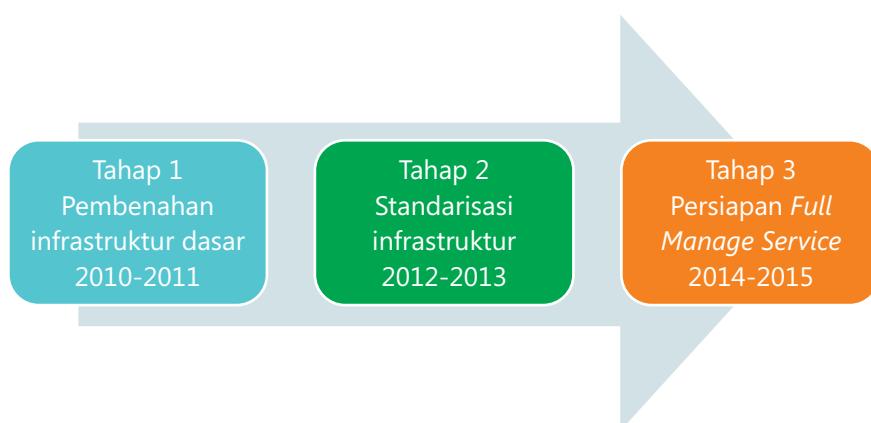
Transformasi *Enterprise TI*

Transformasi *enterprise* infrastruktur TI kunci yang direkomendasikan adalah sebagai berikut:



## Strategi Implementasi Infrastruktur

Strategi implementasi pengembangan infrastruktur TI dibagi menjadi 3 tahap. Strategi tersebut disesuaikan dengan strategi pengembangan Aplikasi TI. Pengembangan infrastruktur TI di PT KAI mulai tahun 2010 sampai tahun 2015 adalah sebagai berikut:



### Tahap 1: 2010-2011

Strategi implementasi infrastruktur TI tahap 1 adalah pembenahan infrastruktur dasar. Implementasi infrastruktur TI tahap 1 dilakukan pada periode tahun 2010-2011 dengan karakteristik sebagai berikut:

#### Revitalisasi *network*

Sebelum tahun 2010, jaringan intranet PT. KAI banyak memiliki hambatan (*bandwidth* yang rendah, *bottleneck*, dll). Oleh karena itu, seluruh jaringan intranet di Kantor Pusat, DAOP, DIVRE, Balai Yasa, dan Stasiun harus dilakukan pembenahan jaringan.

#### *Seat management*

PT KAI mulai mengimplementasikan *seat management* untuk komputer *desktop*.

#### Pembenahan *data center*

Melakukan pembuatan ruang *data center* yang baru di Kantor Pusat PT KAI. Ruang *data center* lama difungsikan sebagai ruang instalasi listrik dan jaringan penunjang *data center*.

### Tahap 2: 2012-2013

Strategi implementasi infrastruktur TI tahap 2 fokus pada standarisasi infrastruktur. Implementasi infrastruktur TI tahap 2 dilakukan pada periode tahun 2012-2013 dengan karakteristik sebagai berikut:

#### Peningkatan *efisiensi & availability application system*

- Implementasi virtualisasi server & SAN
- Pembenahan & penambahan kapasitas *data center*
- Penerapan QoS (*Quality of Services*) *network*

#### Penghapusan *batching* transaksi

- Perluasan jangkauan jaringan MPLS
- Penambahan komputer dengan *seat management*

### Tahap 3: 2014-2015

Strategi implementasi infrastruktur TI tahap 3 dalam tahap persiapan *full manage service*. Implementasi infrastruktur TI tahap 3 dilakukan pada periode tahun 2014-2015 dengan karakteristik sebagai berikut:

Sinergi antar unit internal PT. KAI

Jaringan utama WAN PT. KAI memanfaatkan jaringan milik unit Sintelis, jaringan dari *provider eksternal* digunakan sebagai *backup*.

*Infrastructure manage service*

Optimalisasi *manage service* untuk infrastruktur TI meliputi: *personnel computing* dengan *seat management*, *manage service* jaringan WAN, *manage service* aplikasi, dll

*High availability infrastructure*

Seluruh infrastruktur (*network*, *data center*, dan *personal computing*) sudah mempunyai *backup* untuk meningkatkan *availability*.

### Rencana Program 2013

Ada 4 program Pusat Sistem Informasi di tahun 2013

- Pembelian UTM (*Unified Threat Management*)
- Pembenahan jaringan TI Kantor Divre 3, Kantor Subdivre 3.1, Kantor Subdivre 3.2, Balai Yasa Lahat, Gedung JRC, dan Stasiun Gambir
- Peningkatan kapasitas *genset data center*
- Implementasi SAP 2013 (Tahap 1 dan 2)

## Logistik

Logistik merupakan satu unit di PT KAI yang bertugas menyediakan barang dan jasa dalam berbagai bentuk dan uraian, yang meliputi bahan baku, bahan setengah jadi, barang jadi/peralatan yang spesifikasinya ditetapkan oleh *user* barang dan jasa tersebut. Salah satu tugas Logistik ialah penyediaan berbagai peralatan penunjang operasional kereta api dengan pengelolaan yang efektif dan efisien.

Untuk mendukung perancanaan anggaran perawatan dalam rangka memenuhi kebutuhan operasional pada tahun 2012, telah disusun rencana logistik sebagai berikut:

- Penyusunan spesifikasi teknis barang substitusi dan pembobotan untuk sertifikasi atas barang substitusi dibanding barang *original*
- Penyusunan anggaran pengadaan barang *original*, barang substitusi baik melalui impor maupun pengadaan lokal
- Pembuatan rencana pengadaan melalui *performance contract, call of order* dan *repeat order*
- Peninjauan kembali tentang juklak/juknis pengadaan barang untuk percepatan proses.



## Langkah-langkah Strategis dalam Bidang Pengadaan yang Telah Dilakukan

Sepanjang tahun 2012 hingga di posisi akhir tahun, manajemen PT KAI telah melakukan beberapa langkah strategis di bidang pengadaan barang dan jasa yang dilakukan dengan tujuan memberikan manfaat kepada perusahaan dengan tetap mengacu pada GCG (*Good Corporate Governance*) dan mengutamakan *fairness* dan transparansi. Berikut langkah-langkah strategis yang dilakukan sepanjang tahun 2012:

- Pembaharuan prosedur PBJ (Pengadaan Barang dan Jasa) dari juklak dengan sistem DRT (Daftar Rekanan Terselkusi) menjadi sistem pelelangan terbuka.
- Penyesuaian juklak PBJ terhadap lelang terbuka dengan mengacu kepada *best practice*. Langkah baru ini untuk mengutamakan penyediaan barang jasa yang transparan.
- Mengikutsertakan pejabat-pejabat baru di lingkungan unit Pengadaan dalam pelatihan-pelatihan PBJ di internal maupun eksternal perusahaan.
- Memperlengkapi dan membekali tiap SDM dengan mengikutsertakan pegawai PBJ dalam studi banding dan *training* ke luar negeri.
- *Cascading* penerapan sistem manajemen kinerja unit logistik dan pengadaan Kantor Pusat, unit PBJ Daerah hingga level UPT Gudang Persediaan. Kebijakan ini merupakan kebijakan yang berkesinambungan sehingga setiap tahun selalu dioptimalkan realisasinya.

## Rencana di Tahun 2013

Untuk tahun kerja 2013, manajemen PT KAI melalui unit Pengadaan Barang dan Jasa menetapkan rencana dan langkah-langkah untuk dicapai di tahun 2013 guna memberikan manfaat yang besar bagi perusahaan dengan tetap mengutamakan tata kelola yang *fairness* dan terbuka. Berikut rencana PBJ di tahun 2013:

- Pemasangan iklan di koran terkait Pengadaan Barang dan Jasa reguler setiap tiga bulan.
- Penambahan pelatihan mengenai pengadaan barang dan jasa baik di lingkungan internal maupun eksternal perusahaan.
- Implementasi SAP MM & PM (*Material Management & Plant Maintenance*) dan *e-procurement* untuk mempercepat proses kerja dan GCG bisa lebih dipertanggungjawabkan.
- Mengembangkan manajemen vendor dengan memetakan mitra kerja yang ada. Dengan demikian PT KAI dapat mengoptimalkan mitra kerja yang sudah ada dan mengembangkan kemitraan dengan vendor yang memiliki potensi. Langkah ini dilakukan untuk meningkatkan kemitraan antara PT KAI dengan vendor.

Mengoptimalkan manajemen SDM agar lebih efisien dan efektif dalam mengelola pengadaan barang dan jasa. Hal ini dianggap sangat penting karena sebagian besar anggaran perusahaan dipergunakan untuk pengadaan barang dan jasa demi menunjang keberhasilan operasional KA.

## Tata Kelola Perusahaan



### “Rapat Koordinasi”

Salah satu kunci keberhasilan perusahaan pelayanan publik milik negara adalah adanya tata kelola perusahaan yang baik, mengutamakan fairness dan transparansi. Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Ignasius Jonan tak pernah lelah dalam melakukan koordinasi langsung mengenai Good Corporate Governance dengan para top management PT KAI agar senantiasa melaksanakan berbagai program kerja yang mengacu pada GCG.



## Tata Kelola Perusahaan

Reformasi birokrasi BUMN tidak hanya membutuhkan komitmen dalam melaksanakan GCG tetapi juga diperlukan inovasi untuk efektivitas internalisasi penerapannya. Adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah berhasil dalam menata-kelola perusahaannya (Good Corporate Governance), hal itu dibuktikan dengan mendapatkan penghargaan Indonesia Enterprise RISK Management Award 2012 sebagai Kategori BUMN Logistik Terbaik bidang Management Risiko Investasi BUMN untuk Jasa Transportasi pada tanggal 26 April 2012. Selain itu, PT KAI mendapatkan penghargaan dalam bidang audit internal sebagai juara 1 Integritas Mendorong Tercapainya Visi dan Misi Perusahaan yang dilaksanakan oleh Corporate Governance Perception Index 2010.

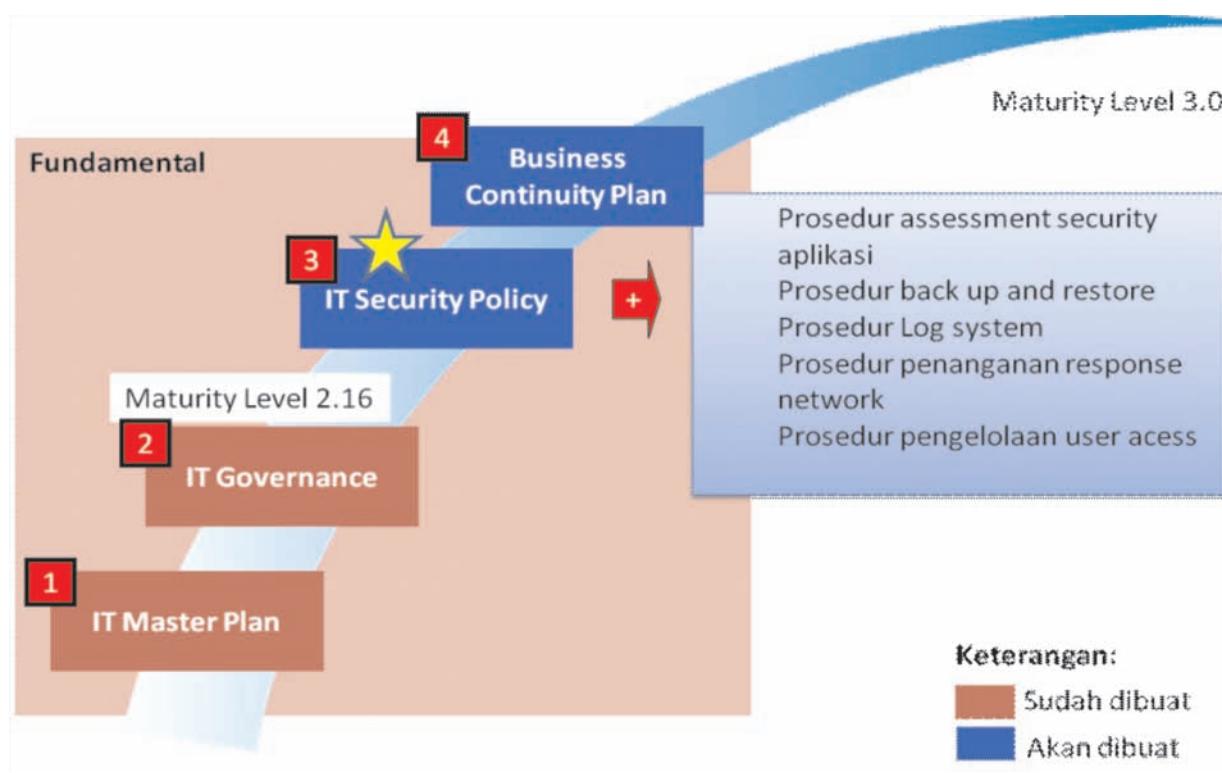
Ada tiga input utama yang menyebabkan keberhasilan inovasi GCG di PT.KAI,yaitu

- Penerapan Tata Kelola Teknologi Informasi
- Penerapan Manajemen Resiko
- Komitmen manajemen dalam penerapan GCG yang berkelanjutan

### Penerapan Tata Kelola Teknologi Informasi

Dalam penerapan IT Governance pada Teknologi Informasi di PT KAI, telah diterbitkan dokumen menajemen Kebijakan dan Prosedur Teknologi Informasi atau sering disebut juga sebagai IT Policy dan telah disahkan sebagai SK Direksi Nomor.KEP.U/OT.003/II/4/KA-2012 tanggal 8 Februari 2012. SK Direksi tersebut merupakan turunan dari SK Direksi tentang Kebijakan Umum Tata Kelola Teknologi Informasi (IT Governance). SK Direksi tersebut berisi aturan-aturan yang lebih detail dalam pengelolaan dan pemanfaatan teknologi informasi di PT. KAI dan anak perusahaan.. Pembuatan SK Direksi tersebut mengacu pada beberapa IT Policy yang sudah diterapkan di organisasi-organisasi lain yang telah disesuaikan dengan kebutuhan internal & sumber daya yang dimiliki PT. KAI.

PT KAI telah berhasil menerapkan IT Governance yang berdasar kepada COBIT 4.1. IT Governance ini dituangkan dalam Kebijakan Umum Tata Kelola Teknologi Informasi (IT Governance) telah disahkan sebagai SK Direksi Nomor.KEP.U/OT.003/IX/4/KA-2011 tanggal 28 September 2011. SK Direksi tersebut merupakan pedoman umum pengelolaan teknologi informasi di PT. KAI. Pembuatan SK Direksi tersebut mengacu pada framework IT Governance COBIT 4.1.



## Security System Transaksi Elektronik

Dengan diberlakukan layanan informasi dan reservasi serta pembelian tiket melalui website PT KAI [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id), PT KAI wajib menjamin keamanan transaksi keuangan elektronik (e-commerce) bagi konsumen dan Bank sebagai penyedia jasa perbankan. dalam hal ini PT KAI menggunakan metode pengamanan data Kriptografi Public Key yaitu merupakan sistem asimetris (tidak simetris) menggunakan beberapa key untuk pengenkripsi yaitu public key untuk enkripsi data dan private key untuk dekripsi data. Public key disebarluaskan ke seluruh dunia sementara private key tetap disimpan. Siapapun yang memiliki public key tersebut dapat mengenkripsi informasi yang hanya dapat dibaca oleh seseorang yang memiliki private key walaupun anda belum pernah mengenal bahkan tidak tahu sama sekali siapa yang memiliki public key tersebut.

Security System Transaksi elektronik kereta api (salah satunya menggunakan metode Kriptografi Public Key) adalah upaya untuk pencegahan dan mitigasi risiko penggunaan personal computer, pengoperasian data centre, jaringan komunikasi data, keadaan darurat, akurasi sistem data dan informasi, lingkungan listrik, petir dan arus statik, kualitas udara, air, api, tikus, pencurian dan perusakan sarana, kegagalan fungsi

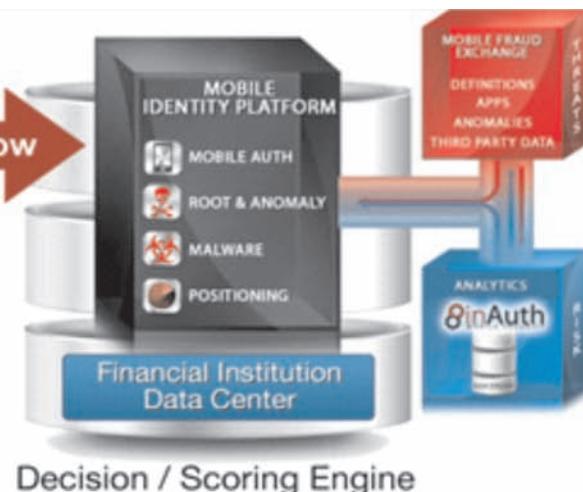
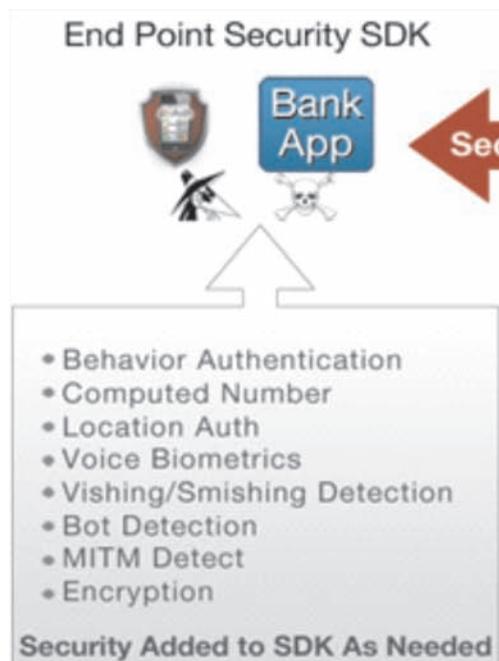
serta risiko kontrak pada pihak ketiga. PT KAI juga telah menerapkan ISO Security IT 27001 untuk menjamin keamanan dan keselamatan data dalam transaksi elektronik yang dilakukan di PT KAI.

## Penerapan Manajemen Resiko

Penerapan manajemen risiko di PT KAI, tidak terlepas dari praktik GCG secara keseluruhan. GCG diharapkan dapat menciptakan nilai perusahaan (value of the firm) secara berkesinambungan melalui pola pertumbuhan yang sehat dalam jangka panjang. Untuk mencapai hal tersebut dilakukan melalui penerapan manajemen risiko terpadu (Enterprise Risk Management).

GCG mensyaratkan pengelolaan risiko yang baik agar mampu menjaga pencapaian tujuan perusahaan dari hal-hal yang dapat mempengaruhinya. Manajemen Risiko adalah bagian yang tidak terpisahkan dari pelaksanaan GCG karena peran manajemen risiko dalam memberikan jaminan yang wajar atas pencapaian sasaran keberhasilan utama dengan mengendalikan seluruh potensi risiko yang mungkin dapat terjadi.

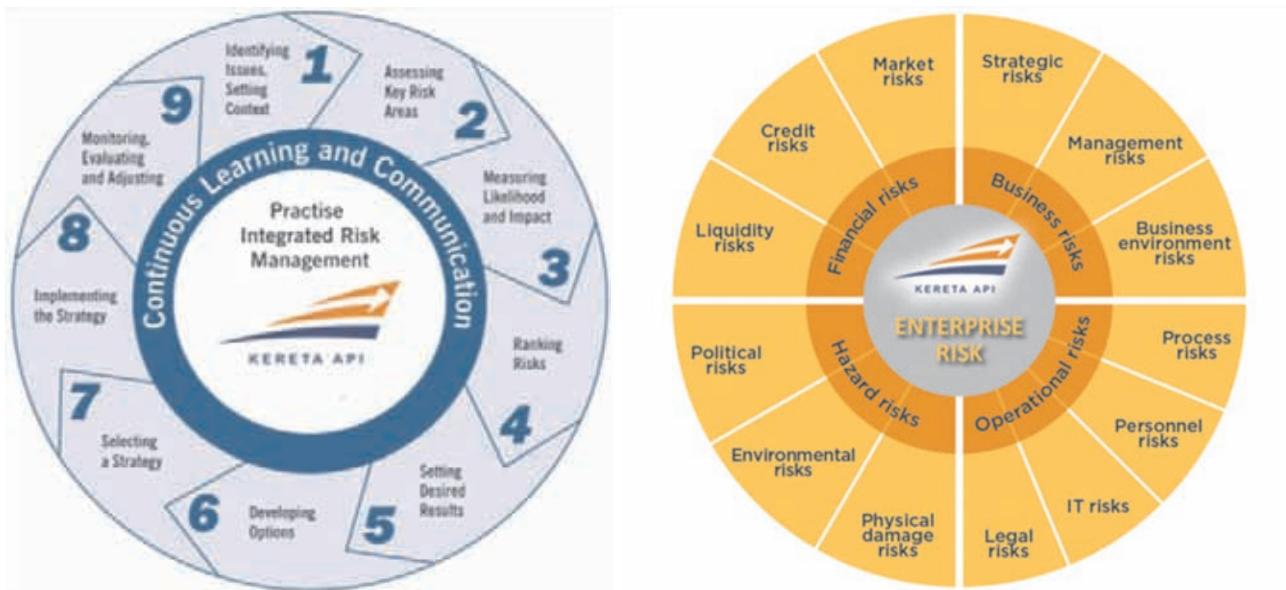
PT KAI telah menerapkan sistem tatakelola atau GCG dengan perspektif risiko yang baik & terintegrasi dalam seluruh area kerja dan mendapatkan hasil-hasil kinerja yang baik

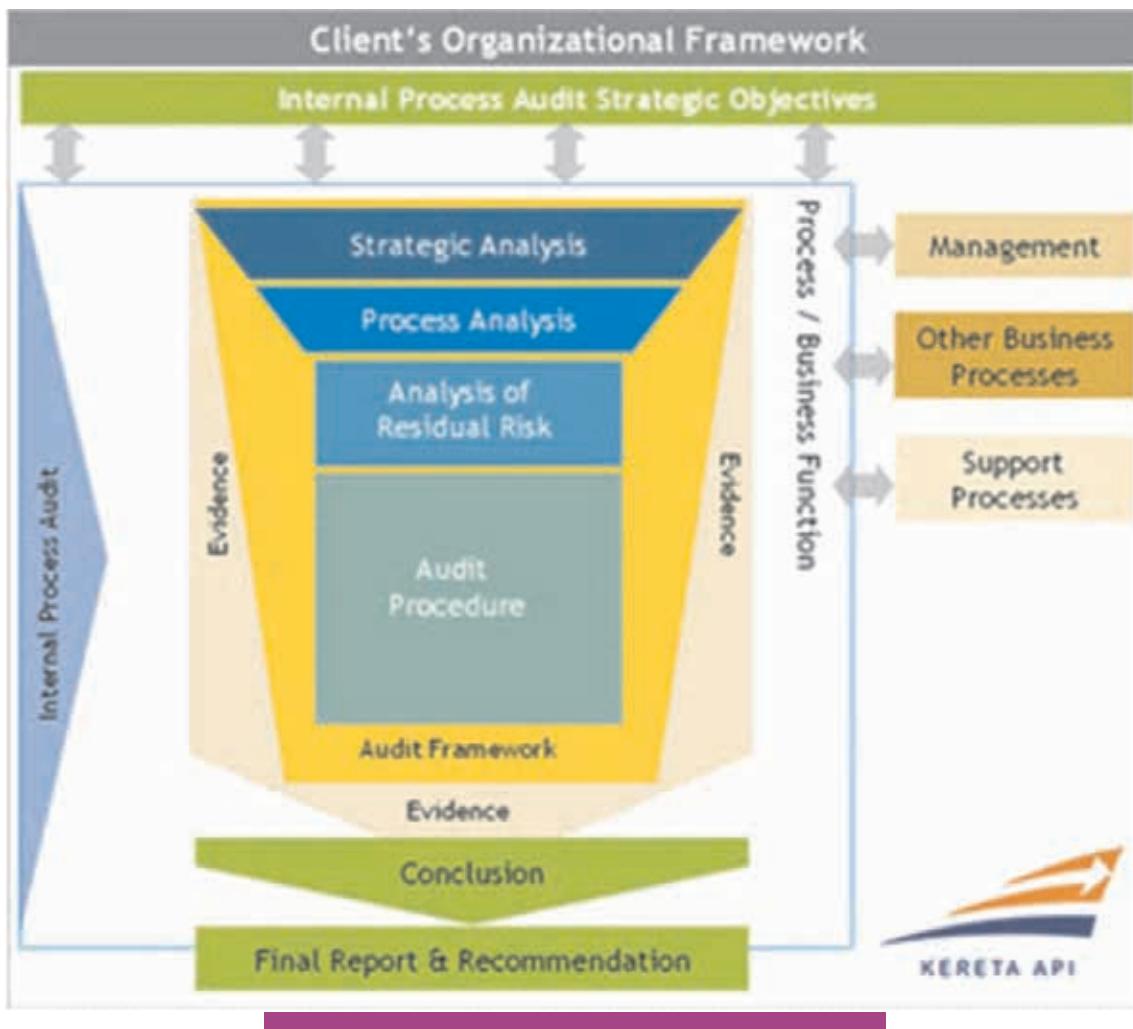


sehingga perusahaan dapat tumbuh berkelanjutan dalam jangka panjang.

PT KAI juga terus menerus melengkapi Risk Register, Pemberian Prosedur Berbasis Risiko dan Aplikasi ERM online untuk seluruh aktivitas perusahaan. Evaluasi secara periodik terus menerus dilakukan baik secara internal maupun pihak eksternal untuk mendapatkan input dan bahan perbaikan yang berkelanjutan.

Keberhasilan Manajemen PT KAI dalam menerapkan GCG dalam Risk Management terbukti dengan diperolehnya penghargaan Indonesia Enterprise RISK Management Award 2012 sebagai Kategori BUMN Logistik Terbaik bidang Management Risiko Investasi BUMN untuk Jasa Transportasi pada tanggal 26 April 2012.





#### INTEGRATION

- Internal audit Business Core
- Internal audit Business Support
- Internal audit Business Core Management
- Internal audit Business Network

#### Tingkat Kesehatan Perusahaan

Penilaian Tingkat Kesehatan Perusahaan dengan pola membandingkan antara realisasi terhadap programnya dengan kriteria yang diatur dalam Keputusan Menteri Negara BUMN No. Kep-100/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang Penilaian Tingkat Kesehatan Badan Usaha Milik negara sebagai berikut:

Indikator Penilaian	TOTAL BOBOT			Tahun 2011 Realisasi
	Menurut Kep Menag BUMN	Tahun 2012 Realisasi	Tahun 2012 Program	
Aspek Keuangan	50,00	38,50	34,00	34,50
Aspek Operasional	35,00	25,80	28,70	29,00
Aspek Administrasi	15,00	15,00	15,00	14,00
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>79,30</b>	<b>77,70</b>	<b>77,50</b>

Total Bobot penilaian tingkat kesehatan perusahaan tahun 2012 adalah sebesar 79,30 dikategorikan dengan tingkat "SEHAT" dalam peringkat "A".

### a. Aspek Keuangan

Realisasi Aspek keuangan tahun 2012 adalah sebesar 79,30. Berikut tabel hasil penilaian per indikator untuk aspek keuangan:

No	Indikator Penilaian	Program	Hasil	Skor			
				Menurut Kep Meneg BUMN	2012		Real 2011
					Real	Prog	
1	Imbalan kepada Pemegang Saham (ROE)	5,33%	10,62%	15,00	10,50	7,50	6,00
2	Imbalan Investasi (ROI)	9,65%	12,96%	10,00	7,00	5,00	5,00
3	Rasio Kas	76,32%	50,35%	3,00	3,00	3,00	3,00
4	Rasio Lancar	256,13%	116,75%	4,00	2,50	3,00	3,00
5	Collection Periods	34,04	35,68	4,00	4,00	4,00	4,00
6	Perputaran Persediaan	25,76	36,28	4,00	4,00	4,00	4,00
7	Perputaran Total Asset	59,81%	85,12%	4,00	2,50	1,50	3,50
8	Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aset	34,43%	54,59%	6,00	5,00	6,00	6,00
<b>Total Bobot</b>				<b>50,00</b>	<b>38,50</b>	<b>34,00</b>	<b>34,50</b>

Penjelasan singkat indikator aspek keuangan dapat diuraikan sebagai berikut:

#### 1) Imbalan kepada Pemegang Saham/Return On Equity (ROE)

Tahun 2012 realisasi imbalan kepada pemegang saham (ROE) sebesar 10,62% dan mendapatkan skor 10,50 (sepuluh koma lima puluh). Hal ini dikarenakan perusahaan memperoleh laba setelah pajak sebesar Rp. 425.105 juta dengan jumlah modal sendiri sebesar Rp. 4.001.693 juta.

#### 2) Imbalan Investasi/Return on Investment (ROI)

Tahun 2012 realisasi imbalan investasi (ROI) mendapatkan hasil 12,96% dan mendapatkan skor 7,00 (tujuh koma nol). Hal ini dikarenakan perusahaan memperoleh laba sebelum pajak penghasilan ditambah penyusutan sebesar Rp. 1.044.929 juta dengan *capital employed* sebesar Rp.8.064.447 juta.

#### 3) Rasio Kas/Cash Ratio

Tahun 2012 realisasi Rasio Kas mendapatkan hasil sebesar 50,35% dan mendapatkan skor 3,00 (tiga koma nol). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan Kas, Bank dan Surat Berharga Jangka Pendek sebesar Rp.

1.095.851 juta dengan Hutang lancar sebesar Rp. 2.176.655 juta.

#### 4) Rasio Lancar/Current Ratio

Tahun 2012 realisasi Rasio Lancar mendapatkan hasil sebesar 116,75% dan mendapatkan skor 2,50 (dua koma lima puluh). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan aktiva lancar sebesar Rp. 2.541.201 juta dengan Hutang lancar sebesar Rp. 2.176.655 juta.

#### 5) Collection Periods (CP)

Tahun 2012 pencapaian collection periods mendapatkan hasil sebesar 35,68 dari dan mendapatkan skor 4,00 (empat koma nol). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan piutang usaha sebesar Rp. 247.889 juta dengan total pendapatan usaha sebesar Rp. 2.535.877 juta.

#### 6) Perputaran Persediaan (PP)/Inventory Turn Over

Tahun 2012 pencapaian perputaran persediaan mendapatkan hasil sebesar 36,28 hari dan mendapatkan skor 4,00 (empat koma nol). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan persediaan sebesar Rp. 692.500 juta dengan total pendapatan usaha sebesar Rp. 6.966.237 juta.

#### 7) Perputaran Total Aset/Total Asset Turn

### Over (TATO)

Tahun 2012 pencapaian perputaran total aset mendapatkan hasil sebesar 85,12% dan mendapatkan skor 2,50 (dua koma lima puluh) Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan total pendapatan sebesar Rp. 6.864.503 juta dengan *capital employed* sebesar Rp. 8.064.447 juta.

#### 8) Rasio Modal Sendiri terhadap Total Aset

Tahun 2012 capaian total rasio modal sendiri terhadap total aset mendapatkan hasil sebesar 54,59% dan mendapatkan skor 5,00 (lima koma nol). Hal ini dikarenakan perusahaan membukukan total modal sendiri sebesar Rp. 4.372.220 juta dan total aktiva diluar dana-dana yang belum ditentukan statusnya sebesar Rp. 8.009.869 juta.

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

No	Keterangan	Rumus	Realisasi	Hasil
1	ROE	<u>Laba setelah pajak</u> Modal Sendiri	<u>425.104.842</u> 4.001.693.224	x 100% 10,62%
2	ROI	<u>EBIT + Penyusutan</u> Capital Employed	<u>1.044.928.959</u> 8.064.447.052	x 100% 12,96%
3	Rasio Kas	<u>Kas+Bank+S. Berhg J.Pdk</u> Current Liabilities	<u>1.095.851.208</u> 2.176.655.295	x 100% 50,35%
4	Rasio Lancar	<u>Current Assets</u> Current Liabilities	<u>2.541.201.346</u> 2.176.655.295	x 100% 116,75%
5	Collection Periods	<u>Total Piutang Usaha</u> Total Pendapatan Usaha	<u>247.888.677</u> 2.535.876.557	x 365 35,68
	Perbaikan hari	CP 2011 - CP 2012	39,56 - 35,68	3,88
6	Perputaran Persediaan	<u>Total Persediaan</u> Total Pendapatan Usaha	<u>692.500.147</u> 6.966.237.422	x 365 36,28
7	Perp. Total Aset	<u>Total Pendapatan</u> Capital Employed	<u>6.864.502.523</u> 8.064.447.052	x 100% 85,12%
	Perbaikan rasio	TATO 2012 - TATO 2011	85,12% - 111,89%	-26,77%
8	TMS terhadap TA	<u>Total Modal Sendiri</u> Total Aset	<u>4.372.219.780</u> 8.009.868.767	x 100% 54,59%

#### b. Aspek Operasional

Hasil penilaian aspek operasional tahun 2012 yang meliputi unsur-unsur kegiatan yang paling dominan dalam rangka menunjang keberhasilan operasional sesuai dengan visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut:

No	Indikator Penilaian	program	Hasil	Bobot	Skor	
					program	Realisasi
1	Tingkat Keselamatan	100%	66,68%	10,00	10,00	5,00
2	Tingkat Pelayanan					
	a. Kelambatan KA Pnp Datang	100%	53,79%	4,00	2,00	4,00
	b. Kelambatan KA Brg Datang	100%	106,49%	4,00	3,20	3,20
	c. Keluhan Penumpang	100%	134,73%	3,00	1,50	3,00
3	Efektivitas Pemeliharaan					
	a. Pemeliharaan Sarana	100%	74,47%	4,00	4,00	2,00
	b. Pemeliharaan Prasarana	100%	80%	4,00	3,20	3,20
4	Produktivitas SDM					
	a. Prod SDM dari Sat Angkutan	100%	104,72%	3,00	2,40	3,00
	b. Prod SDM dari Pendapatan	100%	95,97%	3,00	2,40	2,40
<b>Total Bobot</b>					<b>35,00</b>	<b>28,70</b>
						<b>25,80</b>

Penjelasan singkat indikator aspek operasional dapat diuraikan sebagai berikut:

### **1) Tingkat Keselamatan**

#### a) Dasar Penilaian

Perbandingan antara jumlah KM KA terhadap jumlah PLH dan menghasilkan jumlah KM KA per PLH dengan polaritas penilaian semakin tinggi semakin baik.

#### b) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah KM KA adalah 50.963.700 km dengan PLH sebanyak 57 peristiwa, dengan demikian menghasilkan jumlah 894.100 km per peristiwa, nilai program tingkat keselamatan sebesar 1.430.791 Km per kejadian. Berdasarkan perhitungan, rasio tingkat keselamatan sebesar 66,68% atau 33,32% dibawah program.

#### c) Skor

Dengan realisasi rasio tingkat keselamatan berada antara 20% < nilai 50% di bawah nilai program dengan skor 50% dari bobot indikator 10,00 atau mendapatkan **skor 5,00**.

Kejadian Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) terdiri dari : (a) tabrakan antar kereta api sebanyak 3 (tiga) peristiwa, dan (b) anjlogen/terguling sebanyak 54 (lima puluh empat) peristiwa, berakibat korban (a) meninggal 4 (empat) jiwa, (b) luka berat 10 (sepuluh) orang, dan (c) luka ringan 34 (tiga puluh empat) orang.

### **2) Tingkat Pelayanan**

#### a) Kelambatan KA Penumpang Datang (menit)

##### (1) Dasar Penilaian

Perbandingan realisasi kelambatan KA penumpang datang dengan nilai program, bila menghasilkan nilai dibawah toleransi, maka polaritas penilaian semakin rendah semakin baik.

##### (2) Hasil Penilaian

Realisasi kelambatan KA

penumpang datang sebesar 26 menit dengan nilai toleransi sebesar 48 menit, sehingga didapatkan rasio sebesar 53,79% atau 46,21% dibawah nilai toleransi.

##### (3) Skor

Dengan rasio di bawah nilai toleransi 46,21% maka penilaian dari tingkat pelayanan pada kelambatan KA penumpang datang dengan skor 100% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan **skor 4,00** di atas program dengan skor 2,00.

#### b) Kelambatan KA Barang Datang (menit)

##### (1) Dasar Penilaian

Penilaian tingkat pelayanan pada kelambatan KA barang datang yang ditetapkan oleh Perusahaan adalah Perbandingan realisasi kelambatan KA barang datang dengan toleransi, dengan polaritas penilaian semakin rendah semakin baik.

##### (2) Hasil Penilaian

Realisasi kelambatan KA barang datang sebesar 82 menit dengan nilai toleransi sebesar 77 menit, sehingga didapatkan rasio sebesar 106,49% atau 6,49% diatas nilai toleransi

##### (3) Skor

Dengan rasio angka toleransi 0% < nilai 20% diatas toleransi maka penilaian dari tingkat pelayanan pada kelambatan KA barang datang dengan skor 80% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan **skor 3,20** sesuai dengan program dengan skor 3,20.

#### c) Keluhan Penumpang

##### (1) Dasar Penilaian

Perbandingan antara realisasi jumlah volume penumpang terhadap jumlah keluhan penumpang dengan nilai toleransi, dan menghasilkan rasio volume penumpang per keluhan

penumpang, dengan polaritas penilaian semakin tinggi semakin baik.

#### (2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah volume penumpang sebanyak 202.881.026 penumpang dengan keluhan penumpang sebanyak 78 keluhan, dengan demikian menghasilkan jumlah 2.601.039 penumpang per keluhan dengan program sebesar 1.930.526 penumpang per keluhan, rasio yang dicapai sebesar 134,73% atau 34,73% di atas program program.

#### (3) Skor

Dengan rasio 34,73% diatas program maka penilaian dari tingkat pelayanan pada keluhan penumpang dengan skor 100% dari bobot indikator sebesar atau mendapatkan **skor 3,00**, diatas program dengan skor 1,50.

Keluhan penumpang selama tahun 2012 sebanyak 78 keluhan, dimana informasi dan data keluhan penumpang/masyarakat didasarkan pada informasi melalui pemberitaan pada media masa dan elektronik yaitu : (1) Kompas, (2) Bisnis Indonesia (3) Media Indonesia, (4) Seputar Indonesia, (5) Koran Tempo, (6) Pikiran Rakyat, (7) Rakyat Merdeka, (8) Transindo, (9) Republika, (10) Koran Jakarta, (11) Suara Karya, (12) Pos Kota, (13) Majalah Tempo, (14) Kompas.Com, (15) Detik.Com.

### 3) Efektivitas Pemeliharaan

#### a) Pemeliharaan Sarana

##### (1) Dasar Penilaian

**Perbandingan** antara realisasi jumlah kilometer lokomotif terhadap jumlah lokomotif mogok, dan menghasilkan rasio jumlah kilometer per lokomotif mogok dengan program, dengan polaritas penilaian semakin tinggi semakin baik.

##### (2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah kilometer lokomotif sepanjang 64.242.529 km-lok dengan lokomotif mogok sebanyak 954 peristiwa, dengan demikian menghasilkan jumlah 67.340 km-lok per lokomotif mogok, nilai program sebesar 90.420 km-lok per lokomotif mogok rasio yang dicapai sebesar 74,47% atau 25,53% di bawah program.

#### (3) Skor

Dengan rasio di bawah program sebesar 25,53% maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan sarana termasuk dengan skor 50% dari bobot indikator sebesar atau mendapatkan **skor 2,00** di bawah program dengan skor 4,00.

#### b) Pemeliharaan Prasarana

##### (1) Dasar Penilaian

Perbandingan antara realisasi jumlah kilometer rel kondisi baik terhadap total panjang rel operasional dengan nilai program, dengan polaritas penilaian semakin tinggi semakin baik.

##### (2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah kilometer rel kondisi baik sepanjang 2.595 km dengan total panjang rel operasional sepanjang 4.970 km, dengan demikian menghasilkan 52,22%, rasio program sebesar 65,51%, sehingga rasio pencapaian realisasi sebesar 80% terhadap program.

##### (3) Skor

Dengan realisasi rasio dibawah nilai program sebesar 20% maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan prasarana termasuk dengan skor 80% dari bobot indikator sebesar 4,00 atau mendapatkan skor 3,20 sesuai dengan program dengan

skor 3,20.

#### 4) Produktivitas SDM

- a) Produktivitas SDM dari Satuan Angkutan

(1) Dasar Penilaian

Perbandingan antara realisasi Jumlah kilometer penumpang dan kilometer ton barang terhadap jumlah SDM, dan menghasilkan jumlah kilometer angkutan per SDM dengan program, dengan polaritas semakin tinggi semakin baik.

(2) Hasil Penilaian

Realisasi jumlah KM pnp dan KM ton sebesar 25.514.107 km angkutan dengan jumlah SDM sebanyak 27.030 orang, dengan demikian menghasilkan 943,92 km angkutan per SDM, nilai program sebesar 901,33 Km angkutan angkutan per SDM, rasio yang dicapai sebesar 104,72% atau 4,72% di atas program.

(3) Skor

Dengan realisasi rasio di atas nilai program sebesar 4,72% maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan sarana dengan mendapatkan skor 100% dari bobot indikator sebesar

3,00 atau mendapatkan **skor 3,00** diatas program dengan skor 2,40.

- b) Produktivitas SDM dari Pendapatan

(1) Dasar Penilaian

Perbandingan antara realisasi pendapatan terhadap jumlah SDM, dan menghasilkan jumlah pendapatan per SDM dengan program, dengan polaritas semakin tinggi semakin baik.

(2) Hasil Perhitungan

Realisasi jumlah pendapatan sebesar Rp.7.064.902 juta dengan jumlah SDM sebanyak 27.030 orang, dengan demikian menghasilkan Rp. 261,373 juta per SDM, nilai program jumlah pendapatan sebesar Rp.8.009.080 juta dan jumlah SDM sebanyak 29.407 orang atau 272,535 juta per SDM, rasio yang dicapai sebesar 95,97% atau 4,03% dibawah program.

(3) Skor

Dengan realisasi rasio 4,03% dibawah program maka penilaian dari efektivitas pemeliharaan pada pemeliharaan prasarana dengan skor 80% dari bobot indikator sebesar 2,40 atau mendapatkan **skor 2,40** sesuai dengan program.

Penilaian aspek operasional yang didasarkan pada indikator-indikator yang ditetapkan dengan perhitungan pada tabel berikut:

No	Indikator	Rumusari		Perhitungan		Hasil	
1	Tingkat Keselamatan	Real KM KA/PLH Prog KM KA/PLH	X 100%	50.963.700 / 57 53.631.635 / 40		x 100%	66,68%
2	Tingkat Pelayanan						
	Kelambatan KA Pnp Datang	Ralisasi Program	X 100%	26,00 menit 48,33 menit		x 100%	53,79%
	Kelambatan KA Brg Datang	Ralisasi Program	X 100%	82,00 menit 77,00 menit		x 100%	106,49%
	Keluhan Penumpang	Real Vol Pnp/Kihm Prog Vol Pnp/Kihm	X 100%	202.881.026 / 78 193.052.623 / 100		x 100%	134,73%
3	Efektivitas Pemeliharaan						
	Pemeliharaan Sarana	Real KM lok/Frek Lok Mgk Prog KM lok/Frek Lok Mgk	X 100%	64.242.529 / 954 72.336.030 / 800		x 100%	74,47%
	Pemeliharaan Pasarana	Real (KM Rel baik/Pjg Rel) Prog (KM Rel baik/Pjg Rel)	X 100%	2.595 / 4.970 3.256 / 4.970			80%
4	Produktivitas SDM						
	Prodkt SDM dari Sat Angkutan	Real (KM pnp+ton)/SDM Prog (KM pnp+ton)/SDM	X 100%	25.514.107 / 27.030 26.505.442 / 29.407		x 100%	104,72%
	Prodkt SDM dari Pendapatan	Real Pendpt/SDM Prog Pendpt/SDM	X 100%	7.064.902.712 / 27.030 8.009.079.841 / 29.407		x 100%	95,97%

### c. Aspek Administrasi

Hasil penilaian aspek administrasi tahun 2012 yang meliputi unsur-unsur kegiatan yang paling dominan dalam rangka menunjang keberhasilan perusahaan sesuai dengan visi dan misi perusahaan adalah sebagai berikut:

No	Indikator Penilaian	Standar	Hasil	Bobot	Skor		Real 2011	
					2012			
					Prog	Real		
1	Laporan Perhitungan Tahunan	Mei 2013	Maret 2013	3,00	3,00	3,00	3,00	
2	Rancangan RKAP	≤ 2 bln	≤ 2 bln	3,00	3,00	3,00	3,00	
3	Laporan Periodik	< 30 hari	0 hari	3,00	3,00	3,00	3,00	
4	Kinerja PKBL							
a	Efektivitas Penyaluran Dana:							
	$\frac{\text{juml disalurkan}}{\text{juml tersedia}} \times 100\%$		> 90	92,31%	3,00	3,00	3,00	
							2,00	
b	Kolektibilitas Pengembalian							
	Pinjaman:							
	$\frac{\text{rata2 tertimbang}}{\text{juml disalurkan}} \times 100\%$		> 70	76,36%	3,00	3,00	3,00	
<b>Total Bobot</b>				<b>15,00</b>	<b>15,00</b>	<b>15,00</b>	<b>14,00</b>	

Penjelasan singkat indikator aspek administrasi dapat diuraikan sebagai berikut :

#### 1) Laporan Perhitungan Tahunan

Laporan Perhitungan Tahunan termasuk laporan audit untuk tahun 2012 diterbitkan pada tanggal 22 Maret 2013 dengan demikian mendapatkan skor 3,00 sesuai dengan yang diprogramkan.

#### 2) Rancangan RKAP

Penyampaian RKAP tahun 2012 tepat waktu sesuai dengan tanda terima Surat Pengantar Nomor : 757/KA/X/2011 yang ditujukan kepada Menteri Negara BUMN tertanggal 28 Oktober 2011, sehingga dengan demikian mendapatkan skor 3,00 sesuai dengan yang diprogramkan.

#### 3) Laporan Periodik

Penyampaian Laporan periodik tahun 2012 sesuai dengan bukti tanda terima untuk laporan triwulanan I, II, III dan IV tahun 2011 telah tepat waktu, sehingga mendapatkan skor 3,00 sesuai dengan yang diprogramkan.

## RUPS (Rapat Umum Pemegang Saham)

Pada tahun 2012, PT.Kereta Api Indonesia (Persero) telah melaksanakan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) Tahunan Tahun Buku 2011 yang diselenggarakan pada tanggal 13 Juni 2012.

### Pelaksanaan RUPS

Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) 13 Juni 2012. RUPS pada tanggal 13 Juni 2012 telah memutuskan hal-hal sesuai dengan agenda rapat. Agenda dan keputusan RUPS tanggal 13 Juni 2012 adalah sebagai berikut:

#### Agenda 1:

#### **Persetujuan Laporan Tahunan Perseroan dan Pengesahan Laporan Keuangan untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.**

Menyetujui Laporan Tahunan Perseroan dan mengesahkan Laporan Keuangan Perseroan untuk tahun buku 2011 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Hadori Sugiarto Adi & Rekan sesuai laporannya Nomor: 016/LA-KAI/III/12 tanggal 29 Maret 2012 dengan pendapat "wajar dalam semua hal yang material" dengan tambahan paragraf penjelas bahwa sebagaimana dijelaskan dalam catatan 15 dan 30 laporan keuangan konsolidasian, perusahaan telah menerima aset sarana gerak yang berasal dari Proyek Pemerintah c.q. Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Departemen Perhubungan dan telah dioperasikan Perusahaan dengan dokumen penerimaan berupa Berita Acara Serah Terima

untuk Dioperasikan (BASTO) dimana dokumen tersebut mencantumkan jenis dan jumlah aset yang diserahkan, dan aset yang diterima tersebut belum dibukukan ke dalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 dan 2010. Aset-aset yang diterima dengan dokumen BASTO tersebut dan telah dioperasikan oleh perusahaan adalah berupa Kereta Penumpang (K3) sebanyak 18 unit; KRDE sebanyak 11 unit; serta KMP-3 sebanyak 2 unit yang diterima tahun 2008, Kereta Penumpang (K3) sebanyak 34 unit; KRDI-3 sebanyak 9 unit; KMP-3 sebanyak 4 unit serta penataan dan sterilisasi peron; ticketing system di stasiun-stasiun wilayah Jabodetabek diterima tahun 2009, KRDI-3 sebanyak 12 unit; dan Kereta Penumpang (K3) sebanyak 22 unit diterima tahun 2010, Kereta Penumpang (K3) sebanyak 24 unit; KMP-3 sebanyak 4 unit KRL; railbus sebanyak 3 unit; dan KRDI-3 sebanyak 12 unit diterima tahun 2011 dengan penempatan dan lokasi pengoperasian serta penanggung jawab pengelolaan tersebar pada unit-unit kerja operasional perusahaan.

RUPS juga memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab (acquit et de charge) sepenuhnya kepada Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan atas tindakan pengurusan dan pengawasan perusahaan dalam tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 sepanjang tindakan tersebut bukan merupakan tindakan pidana dan sebagaimana tercermin dalam buku laporan keuangan auditor tahun buku 2011, dengan pokok-pokok kesimpulan sebagai berikut:

**a. Neraca (konsolidasi) Per 31 Desember 2011 (Dalam Rupiah)**

No	Uraian	Jumlah
<b>Aset</b>		
a.	Aset Lancar	1.824.495.432.808
b.	Aset Tidak Lancar <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aset Pajak Tangguhan</li> <li>- Aset Tetap – Bersih</li> <li>- Properti Investasi</li> <li>- Aset Lain-lain – Bersih</li> </ul>	196.045.199.105 3.511.511.914.160 1.239.552.779 533.117.727.0050 <b>6.066.409.825.902</b>
<b>Total Aset</b>		
<b>Kewajiban dan Ekuitas</b>		
a.	Kewajiban Lancar	1.237.591.454.835
b.	Kewajiban Tidak Lancar	880.623.076.766
c.	Ekuitas	3.948.195.294.301
<b>Total Kewajiban dan Ekuitas</b>		<b>6.066.409.825.902</b>

### b. Perhitungan Laba/Rugi Tahun 2011

(dalam rupiah)

No	Uraian	Jumlah
a.	Pendapatan Jasa Angkutan	5.859.606.495.882
b.	Beban Pokok Pendapatan	(4.675.845.822.032)
c.	<b>Laba (Rugi) Kotor Jasa Angkutan</b>	<b>1.183.760.673.850</b>
d.	Pendapatan Operasional Lainnya	234.488.425.303
e.	Beban Usaha	(1.277.860.266.291)
f.	<b>Laba (Rugi) Usaha</b>	<b>140.388.832.862</b>
g.	Pendapatan (Beban) Lain-lain	157.668.092.736
h.	<b>Laba (Rugi) Sebelum Pajak</b>	<b>298.056.925.598</b>
i.	Pajak	(96.812.444.213)
j.	<b>Laba Bersih Tahun Berjalan</b>	<b>201.244.481.385</b>
k.	Kepentingan Non Pengandali	(663.612.424)
l.	<b>Laba (Rugi) Komprehensif yang Dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk</b>	<b>201.908.093.809</b>

#### Agenda 2:

#### Persetujuan dan Pengesahan Laporan Keuangan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Perseroan untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

Menyetujui dan mengesahkan Laporan Tahunan PKBL tahun buku 2011 termasuk Laporan Keuangan yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Hadori Sugiarto Adi & Rekan sesuai Laporan Nomor: 016A/LA-PKBL/KAI/ III/12 tanggal 29 Maret 2012 dengan opini "wajar dalam semua hal yang material" dan Risalah Rapat Pembahasan Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan atas Pelaksanaan PKBL Tahun Buku 2011 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: RIS-32/D5.MBU/A/2012 tanggal 25 April 2012 serta memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab (acquit et de charge) sepenuhnya kepada Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan atas tindakan pengurusan dan pengawasan PKBL tahun buku 2011 sepanjang tindakan tersebut bukan merupakan tindakan pidana dan sebagaimana tercermin dalam buku laporan keuangan auditor tahun buku 2011.

#### Agenda 3:

#### Penetapan penggunaan laba bersih Perseroan untuk tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011.

Penetapan penggunaan laba bersih Perseroan sebesar Rp 201.908.093.809,- dengan komposisi sebagai berikut:

- Deviden ditetapkan sebesar 0% dari laba bersih.
- Program Kemitraan sebesar 0,3% atau Rp 605.724.281,- dan Program Bina Lingkungan sebesar 0,2% atau Rp 403.816.188,-
- Cadangan sebesar 99,5% atau Rp 200.898.553.340,-

#### Agenda 4:

#### Penetapan gaji/honorarium, fasilitas, dan tunjangan lainnya untuk tahun buku 2012 serta tantiem bagi anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan tahun 2011.

Penetapan gaji/honorarium, fasilitas, dan tunjangan lainnya untuk tahun buku 2012 serta tantiem bagi anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan Tahun 2011:

- a. Gaji Direktur Utama tahun 2012 ditetapkan sebesar Rp 88.000.000,- per bulan. Sedangkan komposisi gaji Wakil Direktur Utama, Anggota Direksi, dan honorarium Dewan Komisaris masing-masing adalah Wakil Direktur Utama 95%, Anggota Direksi 90%, Komisaris Utama 40%, dan Anggota Dewan Komisaris 36% dari gaji Direktur Utama.
- b. Tunjangan dan/atau fasilitas yang akan diberikan kepada Direksi dan Dewan Komisaris agar mengacu pada ketentuan sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor Per-07/MBU/2010 tanggal 27 Desember 2010.
- c. Gaji/honorarium serta tunjangan dan fasilitas bagi Direksi dan Dewan Komisaris berlaku efektif sejak tanggal 1 Januari 2012.
- d. Tantiem diberikan untuk kinerja tahun buku 2011 sebesar Rp 5.000.000.000,- (pajak ditanggung penerima). Komposisi besarnya tantiem adalah Direktur Utama 100%, Wakil Direktur Utama 95%, Anggota Direksi 90%, Komisaris Utama 40%, dan

Anggota Dewan Komisaris 36% dari Direktur Utama.

#### **Agenda 5:**

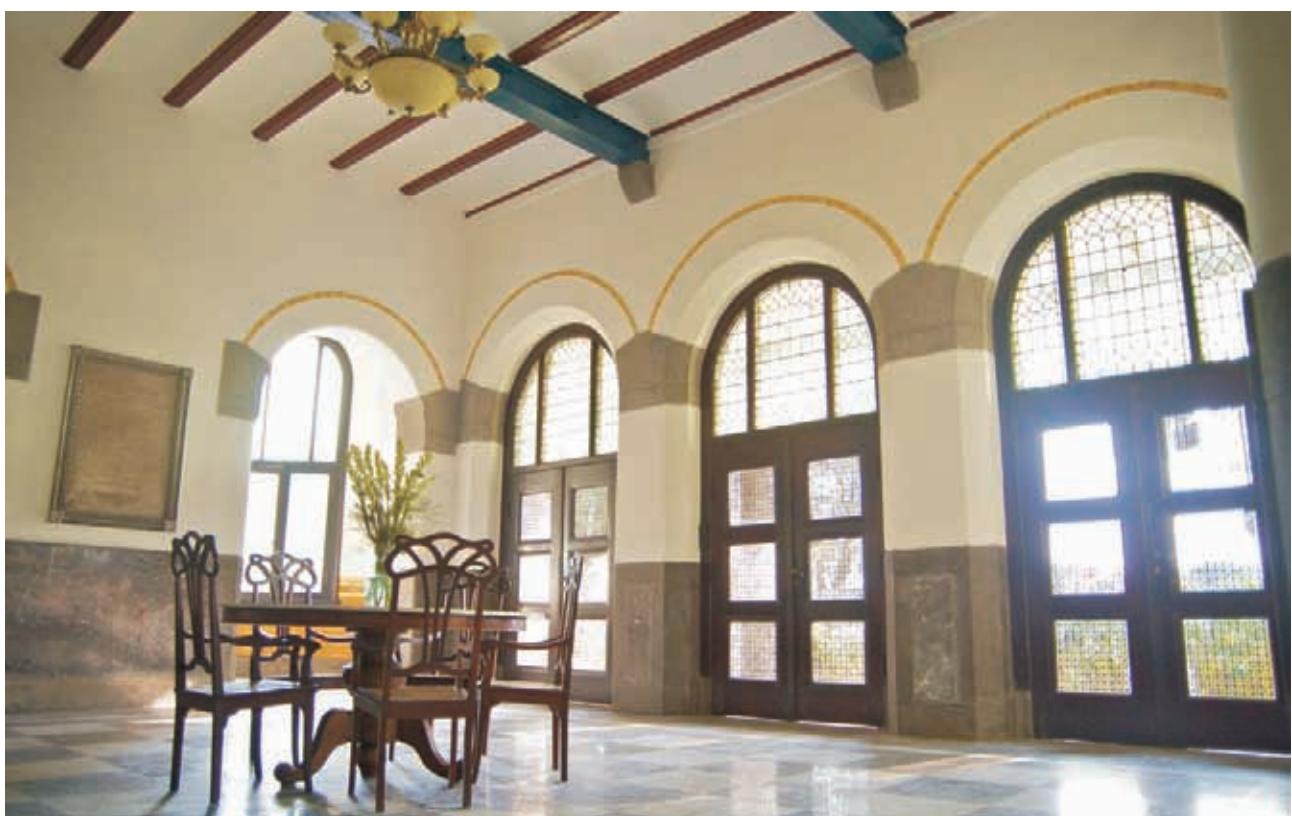
**Penunjukan kembali Kantor Akuntan Publik untuk melakukan audit Laporan Keuangan, Evaluasi Kinerja, Audit Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan Pengendalian Intern serta Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Tahun Buku 2012.**

Menyetujui penunjukan kembali Kantor Akuntan Publik (KAP) Hadori Sugiarto Adi & Rekan untuk melaksanakan audit Laporan Keuangan, Evaluasi Kinerja, Audit Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan Pengendalian Intern serta Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Tahun Buku 2012.

#### **Agenda 6:**

**Penetapan Key Performance Indicators (KPI) Dewan Komisaris untuk tahun 2012.**

Menetapkan Key Performance Indicators (KPI) Dewan Komisaris untuk tahun 2012.



## Dewan Komisaris dan Direksi

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya serta dalam rangka memenuhi kepentingan stakeholder yang relevan (pemegang saham, karyawan, pelanggan, masyarakat, regulator dan supplier), maka Dewan Komisaris dan Direksi akan selalu bertindak dan bersikap sesuai dengan prinsip-prinsip GCG yaitu: transparan, akuntabel, bertanggungjawab, independen, dan wajar, serta sesuai standar etika yang berlaku di dalam Perusahaan. Selain itu, Komisaris dan Direksi juga akan mematuhi segala peraturan perundang-undangan, anggaran dasar Perusahaan dan peraturan Perusahaan serta menjunjung tinggi kepedulian terhadap lingkungan.

Dewan Komisaris dan Direksi akan menegakkan dan memberikan teladan atas pelaksanaan prinsip, etika, nilai dan peraturan tersebut kepada seluruh pihak di dalam Perusahaan dan kepada pihak di luar Perusahaan dan dalam melaksanakan tugasnya menempatkan kepentingan yang terbaik untuk Perusahaan.

Di samping itu Dewan Komisaris dan Direksi memiliki tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus memiliki kesamaan persepsi terhadap visi, misi dan nilai-nilai (values) Perusahaan. Hal ini sesuai dengan pedoman GCG yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) pada tahun 2006.

Tanggung jawab bersama Dewan Komisaris dan Direksi dalam menjaga kelangsungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang tercermin pada terlaksananya pengendalian internal dan manajemen risiko dengan baik, tercapainya imbal hasil (return) yang optimal bagi pemegang saham, terlindunginya kepentingan pemangku kepentingan (stakeholder) secara wajar dan terlaksananya sukses kepemimpinan yang wajar demi kesinambungan manajemen di semua lini organisasi.

## Dewan Komisaris

Uraian tanggung jawab Dewan Komisaris

Berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT. Kereta Api (Persero) Tambahan Berita – Negara R.I. Tanggal 14/1-2000 No. 4 Pengumuman dalam Berita Negara RI sesuai dengan ketentuan Pasal 22 ayat (1) Undang-undang No. 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas. Pasal 16, Tugas dan Wewenang Komisaris:

### Tugas Komisaris

- a. Melakukan pengawasan terhadap kebijakan pengurusan Perseroan yang dilakukan Direksi serta memberi nasehat kepada Direksi termasuk mengenai rencana pengembangan Perseroan, rencana kerja dan anggaran tahunan Perseroan, pelaksanaan ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Melakukan tugas, wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam Anggaran Dasar Perseroan dan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.
- c. Untuk melaksanakan kepentingan Perseroan dengan memperhatikan kepentingan para pemegang Saham dan bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham.
- d. Meneliti dan menelaah laporan tahunan yang disiapkan Direksi serta menanda tangani laporan tersebut.

### Wewenang Komisaris

- a. Para anggota Komisaris, baik bersama-sama maupun sendiri-sendiri setiap waktu berhak memasuki bangunan-bangunan dan halaman-halaman atau tempat-tempat lain yang dipergunakan atau yang dikuasai oleh Perseroan dan berhak memeriksa buku-buku, surat-surat bukti, persediaan barang-barang memeriksa dan mencocokan keadaan uang kas untuk keperluan verifikasi dan lain-lain surat berharga serta mengetahui segala tindakan yang telah dijalankan oleh Direksi.
- b. Jika dianggap perlu, komisaris berhak meminta bantuan tenaga ahli dalam melaksanakan

- tugasnya untuk jangka waktu terbatas atas beban Perseroan.
- c. Para Anggota Komisaris berhak meminta penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan kepada Direksi dan Direksi wajib memberikan penjelasan.
  - d. Komisaris dengan suara terbanyak biasa setiap waktu berhak memberhentikan untuk sementara waktu seorang atau lebih anggota Direksi, jika mereka bertindak bertentangan dengan Anggaran Dasar atau melalaikan kewajibannya atau terdapat alasan mendesak bagi Perseroan.
  - e. Pemberhentian sementara itu harus diberitahukan secara tertulis kepada yang bersangkutan disertai alasan yang menyebabkan tindakan itu.
  - f. Dalam waktu 30 (tiga puluh) hari setelah pemberhentian sementara itu, Komisaris diwajibkan untuk memanggil Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa yang akan memutuskan apakah anggota Direksi yang bersangkutan akan diberhentikan seterusnya atau dikembalikan pada kedudukannya, sedangkan yang diberhentikan sementara itu diberi kesempatan untuk hadir guna membela diri.
  - g. Rapat ini dipimpin oleh salah seorang Pemegang Saham yang dipilih oleh dari antara mereka yang hadir.
  - h. Jika Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa tidak diadakan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari setelah pemberhentian sementara itu, maka pemberhentian sementara itu batal demi hukum.
  - i. Jika karena sebab apapun juga Perseroan tidak mempunyai seorangpun anggota Komisaris, maka dalam waktu selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari setelah terjadi lowongan, harus diselenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa untuk mengangkat Komisaris baru.

### Kewajiban Komisaris (Pasal 17)

- Dalam hubungannya dengan tugas Komisaris sebagaimana dimaksud dalam pasal 16 di atas, maka Komisaris berkewajiban:
- a. Memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai Rencana Jangka Panjang Perseroan, rencana kerja dan anggaran tahunan Perseroan serta perubahan dan tambahannya, laporan berkala dan laporan-laporan lainnya dari Direksi.
  - b. Mengawasi pelaksanaan rencana kerja dan anggaran Perseroan serta menyampaikan hasil penilaian serta pendapatnya kepada Rapat Umum Pemegang Saham.
  - c. Mengikuti perkembangan kegiatan Perseroan, serta memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai setiap masalah yang dianggap penting bagi kepengurusan Perseroan, dalam hal Perseroan menunjukkan gejala kemunduran, segera melaporkan kepada Rapat Umum Pemegang Saham dengan disertai saran mengenai langkah perbaikan yang harus ditempuh.
  - d. Memberikan pendapat saran kepada Rapat umum Pemegang Saham mengenai setiap persoalan lainnya yang dianggap penting bagi pengurusan Perseroan.
  - e. Memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Perseroan.
  - f. Melakukan tugas-tugas pengawasan lainnya yang ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham..
  - g. Memberikan tanggapan atas laporan berkala dari Direksi mengenai perkembangan Perseroan Kepada Rapat Umum Pemegang Saham tepat pada waktunya.

### Frekuensi Pertemuan Dewan Komisaris

Amanat Anggaran Dasar Perusahaan Pasal 18 menyatakan bahwa Dewan Komisaris mengadakan rapat sekurang-kurangnya sekali setiap bulan dan dalam rapat tersebut dapat mengundang Direksi. Rapat Direksi juga diatur dalam pasal 24 Permen BUMN No 1 tahun 2011

tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) pada Badan Usaha Milik Negara, bahwa rapat Dewan Komisaris harus diadakan secara berkala, sekurang-

kurangnya sekali dalam seiap bulan, dan dalam rapat tersebut Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi.

### Masa Jabatan Dewan Komisaris

No	Nama	Jabatan	Lama Jabatan	Surat/Dokumen
1	Iman Haryatna	Komisaris Utama	11 bulan	Kep-126/MBU/2011 tanggal 8 Juni 2011
2	Yahya Ombara	Komisaris	4 tahun 9 bulan	Kep-193/MBU/2007 tanggal 31 Agustus 2007
3	Abi Kusno	Komisaris	2 tahun	Kep-84/MBU/2010 tanggal 18 Mei 2010
4	Ashwin Sasongko	Komisaris	1 tahun 4 bulan	Kep-13/MBU/2011 tanggal 25 Januari 2011
5	Martinus Suwasono	Komisaris	3 tahun 9 bulan	Kep-148/MBU/2008 tanggal 4 Agustus 2008
6	Herry Bakti	Komisaris	1 tahun 4 bulan	Kep-13/MBU/2011 tanggal 25 Januari 2011
7	Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris	7 Bulan	SK-205/MBU/2012 tanggal 28 Mei 2012

Pada tahun 2012 Dewan Komisaris melakukan rapat sebanyak 23 kali yang terdiri dari 11 kali rapat internal Dewan Komisaris dan 12 kali rapat bersama Direksi.

### Jumlah Rapat Dewan Komisaris

Nama	Jabatan	Jumlah Rapat	Kehadiran	%
Imam Haryatna	Komisaris Utama	11	11	100
Martinus Suwasono	Komisaris	11	11	100
Yahya Ombara	Komisaris	11	11	100
Abi Kusno	Komisaris	11	11	100
Ashwin Sasongko	Komisaris	11	9	81,82
Herry Bakti	Komisaris	11	7	63,64
Umiyatun Hayati Triastuti *)	Komisaris	5	5	100

\*) Memulai tugas jabatan Komisaris TMT Agustus 2012

## Jumlah Rapat Dewan Komisaris dan Direksi

NAMA	JABATAN	JUMLAH RAPAT	KEHADIRAN	%
Imam Haryatna	Komisaris Utama	12	12	100
Martinus Suwasono	Komisaris	12	12	100
Yahya Ombara	Komisaris	11	11	100
Abi Kusno	Komisaris	12	12	100
Ashwin Sasongko	Komisaris	12	9	75
Herry Bakti	Komisaris	12	9	75
Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris	5	5	100

## Program Seminar Kompetensi Dewan Komisaris

No	Nama	Jenis Seminar	Tempat & Waktu
1	Yahya Ombara	Seminar/Sosialisasi <i>Rightsizing BUMN</i>	Yogyakarta, 29 Maret 2012
2	Martinus Suwasono	- Seminar <i>Nasional-Internasional Assurance and Consulting</i> Perjuangan Membangun Nilai Tambah Organisasi - Seminar <i>Enhacement Leadership Program for Executive</i>	Yogyakarta, 29 Maret 2012
3	Abi Kusno	Seminar <i>Enhacement Leadership Program for Executive</i>	Jakarta, 3-4 Oktober 2012

## Board Charter (pedoman tata tertib kerja

### Dewan Komisaris)

- Diterbitkan Indikator Kinerja Kunci (KPI) Dewan Komisaris Tahun 2012 tanggal 30 Maret 2012
- Penetapan tugas Dewan Komisaris melalui Penetapan Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor 1.1/P/DEKOM/VIII/2011 tanggal 5 agustus 2011
- Rencana Kerja Anggaran Dewan Komisaris Tahun 2012

### Direksi

Direksi sebagai organ Perusahaan bertugas dan bertanggung jawab secara kolegial dalam mengelola Perusahaan. Masing-masing anggota Direksi dapat melaksanakan tugas dan mengambil keputusan sesuai dengan pembagian tugas dan wewenangnya. Namun, pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab bersama. Kedudukan masing-masing anggota Direksi termasuk Direktur Utama adalah setara. Tugas Direktur Utama adalah mengkoordinasikan kegiatan Direksi.

## Keanggotaan Direksi

Pada saat ini Direksi terdiri dari 6 orang Direktur. Setiap Direktur memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis. Perusahaan telah mendefinisikan wewenang dan tanggung jawab Direksi bagi setiap kebijakan yang relevan. Kami memiliki keyakinan bahwa dengan

adanya pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang baik dari setiap anggota Direksi dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

## Masa Tugas Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

No	Nama	Jabatan	Lama Jabatan	Surat/Dokumen
1	Ignasius Jonan	Direktur Utama	4 tahun 5 bulan	Kep-33/MBU/2009 tanggal 24 Februari 2009
2	Sulistyo Wimbo Hardjito	Direktur Komersial	4 tahun 5 bulan	Kep-33/MBU/2009 tanggal 24 Februari 2009
3	A.Herlianto	Direktur Operasi	1 tahun	SK-260/MBU/2012 tanggal 20 Juli 2012
4	Candra Purnama	Direktur Pengelolaan Prasarana	1 tahun	SK-260/MBU/2012 tanggal 20 Juli 2012
5	Rono Pradipto	Direktur Sarana	2 tahun 6 bulan	KEP-14/MBU/2011 tanggal 25 Januari 2011
6	Bambang Irawan	Direktur Keselamatan & Keamanan	4 tahun 7 bulan	KEP-156/MBU/2009 tanggal 28 Juli 2009
7	M.Kuncoro Wibowo	Direktur SDM & TI	1 tahun	SK-260/MBU/2012 tanggal 20 Juli 2012
8	Joko Margono	Direktur Pengembangan Usaha	1 tahun	SK-260/MBU/2012 tanggal 20 Juli 2012
9	---	Direktur Pengelolaan Aset Non Produksi	----	-----
10	Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan	2 tahun 6 bulan	KEP-14/MBU/2011 tanggal 25 Januari 2011

## Frekuensi Pertemuan Dewan Direksi

Amanat Anggaran Dasar Perusahaan Pasal 13 menyatakan bahwa Direksi mengadakan rapat setiap kali apabila dianggap perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi atau atas permintaan

tertulis dari seorang atau lebih anggota Komisaris atau seorang atau lebih Pemegang Saham dengan menyebutkan hal-hal yang akan dibicarakan. Pada tahun 2012 Direksi melakukan rapat sebanyak 22 kali.

**Jumlah Rapat Internal dan Tingkat Kehadiran Dewan Direksi**

NAMA	JABATAN	JUMLAH RAPAT	KEHADIRAN	%
Ignasius Jonan	Direktur Utama	22	22	100,00
Sulistyo Wimbo H	Direktur Komersial	22	19	86,36
A Herlianto *)	Direktur Operasi	22	12	54,55
Candra Purnama *)	Direktur Pengelolaan Prasarana	22	11	50,00
Rono Pradipto	Direktur Pengelolaan Sarana	22	19	86,36
Bambang Irawan	Direktur Keselamatan dan Pengamanan	22	20	90,91
M. Kuncoro Wibowo *)	Direktur Personalia dan IT	22	13	59,09
Joko Margono	Direktur Pengembangan Usaha	22	20	90,91
Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan	22	21	95,45

\*) Memulai tugas jabatan Direksi TMT Juli 2012

### Jumlah Rapat Dewan Komisaris dan Direksi Selama Tahun 2012

NAMA	JABATAN	JUMLAH RAPAT	KEHADIRAN	%
Imam Haryatna	Komisaris Utama	12	12	100
Martinus Suwasono	Komisaris	12	12	100
Yahya Ombara	Komisaris	12	12	100
Abi Kusno	Komisaris	12	12	100
Ashwin Sasongko	Komisaris	12	9	75
Herry Bakti	Komisaris	12	9	75
Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris	5	5	100
Ignasius Jonan	Direktur Utama	12	12	100
Sulistyo Wimbo Hardjito	Direktur Komersial	12	12	100
A Herlianto *)	Direktur Operasi			100
Candra Purnama *)	Direktur Pengelolaan Prasarana			100
Rono Pradipto	Direktur Pengelolaan Sarana	12	12	100
Bambang Irawan	Direktur Keselamatan	12	12	100
M. Kuncoro Wibowo *)	Direktur Personalia Umumm dan IT	12	12	100
Joko Margono	Direktur Logistik	12	12	100
Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan	12	12	100

\*) Memulai tugas jabatan Direksi TMT Juli 2012

#### Tugas dan Wewenang

Tugas dan tanggung jawab Direksi Perusahaan diatur dalam anggaran Dasar Perusahaan serta mengacu kepada Undang-Undang Perseroan Terbatas (**Pasal 11**)

#### Tugas pokok Direksi

Memimpin dan mengurus Perseroan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan senantiasa berusaha meningkatkan efisiensi dan efektifitas Perseroan, menguasai, memelihara dan mengurus kekayaan negara.

#### Tanggung Jawab Direksi

- Bertanggung jawab penuh untuk Melaksanakan tugasnya untuk kepentingan Perseroan dalam mencapai maksud dan tujuannya.
- Setiap anggota Direksi wajib dengan itikad baik dan penuh tanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan dan usaha Perseoan dengan mengindahkan peraturan perundangan yang berlaku.
- Setiap anggota Direksi bertanggung jawab penuh secara pribadi apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya untuk kepentingan dan usaha Perseroan.

- d. Direksi bertanggung jawab untuk mengurus kekayaan Pemerintah sebagai prasarana kereta api yang oleh Pemerintah ditugaskan untuk diusahakan oleh Perseroan.
- e. Direksi berhak mewakili Perseroan di dalam dan di luar pengadilan serta melakukan segala tindakan dan perbuatan baik mengenai kepengutusan maupun mengenai kepemilikan serta mengikat Perseroan dengan pihak lain dan atau pihak lain dengan Perseroan
- f. Perbuatan-perbuatan Direksi yang harus mendapat persetujuan tertulis dari Komisaris :
- Menerima pinjaman jangka pendek dari Bank atau Lembaga Keuangan lain dengan memperhatikan ketentuan yang telah ditetapkan;
  - Memberikan pinjaman jangka pendek atas nama Perseroan.
  - Mengagunkan aktiva tetap yang diperlukan dalam melaksanakan penarikan kredit jangka pendek;
  - Melepaskan dan menghapus aktiva tetap bergerak dengan umur ekonomis yang lazim berlaku dalam industri pada umumnya sampai dengan 5 (lima) tahun, dan menghapus piutang macet, persedian barang mati sampai dengan nilai tertentu yang ditetapkan oleh Rapat Umum Pemegang Saham;
  - Mengadakan kerjasama operasi atau kontrak manajemen yang berlaku untuk jangka waktu tidak lebih dari 1 (satu) tahun atau 1 (satu) siklus usaha;
  - Menetapkan dan menyesuaikan struktur organisasi;
- g. Perbuatan hukum untuk mengalihkan, melepas hak atau menjadikan jaminan hutang seluruh atau sebagian besar harta kekayaan Perseroan baik dalam satu transaksi atau beberapa transaksi yang berdiri sendiri ataupun yang berkaitan satu sama lain harus mendapat persetujuan RUPS yang dihadiri atau diwakili para pemegang saham yang mewakili sekurang-kurangnya 3/4 (tiga perempat)

- bagian dari jumlah seluruh saham yang telah dikeluarkan Perseroan dengan hak suara yang sah dan disetujui oleh sekurang kurangnya 3/4 (tiga perempat) bagian dari jumlah suara tersebut dengan memperhatikan ketentuan yang ditetapkan.
- h. Perbuatan hukum untuk mengalihkan atau menjadikan sebagai jaminan hutang atau melepaskan hak atas harta kekayaan Perseroan wajib pula diumumkan dalam 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang terbit dan beredar luas/nasional di wilayah Republik Indonesia paling lambat 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak perbuatan hukum tersebut.
- i. Perbuatan-perbuatan ini hanya dapat dilakukan oleh Direksi setelah mendapat persetujuan dari RUPS dari persetujuan tersebut diberikan setelah mendengar pendapat dan saran dari Komisaris dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku yaitu ;
- Mengambil bagian, baik sebagian atau seluruhnya atau ikut serta dalam Perseroan atau badan-badan lain atau menyelenggarakan perusahaan baru;
  - Melepaskan sebagian harta atau seluruhnya penyertaan Perseroan dalam perseroan atau badan-badan lain;
  - Menerima dan/atau memberikan pinjaman jangka menengah/panjang serta memberikan pinjaman jangka pendek yang tidak bersifat operasional melebihi jumlah tertentu yang ditetapkan oleh RUPS;
  - Melepaskan dan menghapuskan aktiva tetap dan mengagunkan aktiva tetap dalam rangka penarikan kredit jangka menengah / panjang dengan memperhatikan ketentuan yang ditetapkan;
  - Mengadakan kerjasama dengan badan usaha atau pihak lain berupa kerjasama operasi, kontrak managemen, kerjasama lisensi, bangunan serah (Build Operate Transfer/BOT), bangunan guna milik (Build Operate and Owned/BOO) dan perjanjian-perjanjian lain yang mempunyai dampak

keuangan bagi Perseroan yang berlaku untuk jangka waktu lebih dari 1 (satu) tahun atau 1 (satu) siklus usaha;

- Mengikat Perseroan sebagai penjamin (borg atau avalist) yang mempunyai akibat keuangan melebihi satu jumlah tertentu yang ditetapkan oleh RUPS;
- Untuk tidak menagih lagi dan menghapuskan dari pembukuan piutang macet dan menghapuskan persediaan barang mati yang melebihi nilai tertentu yang ditetapkan RUPS dengan memperhatikan ketentuan yang ditetapkan.
- j. RUPS menentukan pembatasan-pembatasan dan/atau syarat-syarat lain.
- k. Direktur Utama berhak dan berwenang bertindak untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan dengan ketentuan semua tindakan Direktur Utama tersebut telah disetujui dalam rapat Direksi;

Jika Direktur Utama tidak hadir atau berhalangan karena sebab apapun, hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka salah seorang Direktur yang ditunjuk oleh Direktur Utama berwenang bertindak atas nama Direksi;

Dalam hal Direktur Utama atau Komisaris tidak melakukan penunjukan maka salah seorang Direktur yang tertera dalam jabatan sebagai anggota Direksi Perseroan berwenang bertindak atas nama Direksi;

- l. Direksi untuk perbuatan tertentu atas tanggung jawabnya sendiri, berhak pula mengangkat seorang atau lebih sebagai wakil atau kuasanya, dengan memberikan kepadanya atau kepada mereka kekuasaan untuk perbuatan tertentu tersebut yang diatur dalam surat kuasa;
- m. Pembagian tugas dan wewenang setiap anggota Direksi ditetapkan oleh RUPS dan wewenang tersebut oleh RUPS dilimpahkan kepada Komisaris.

## Hak dan Kewajiban (Pasal 12)

Dalam hubungan dengan tugas pokok Direksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 Anggaran Dasar ini maka Direksi berhak untuk:

- a. Menetapkan kebijakan dalam memimpin dan mengurus Perseroan;
- b. Mengatur ketentuan-ketentuan tentang Pegawai Perseroan termasuk penetapan gaji, pensiun atau jaminan hari tua dan penghasilan lain bagi para pegawai. Perseroan berdasarkan Peraturan perundang-undangan yang berlaku dan Keputusan RUPS;
- c. Mengangkat dan memberhentikan pegawai Perseroan berdasarkan peraturan kepegawaian Perseroan dan peraturan perundang undangan yang berlaku;
- d. Mengatur penyerahan kekuasaan Direksi untuk mewakili Perseroan di dalam dan diluar pengadilan kepada seseorang atau beberapa orang anggota Direksi yang khusus ditunjuk untuk itu atau kepada orang atau beberapa orang pegawai Perseroan baik sendiri maupun bersama-sama atau kepada orang atau badan lain.
- e. Menjalankan tindakan-tindakan lainnya, baik mengenai pengurusan maupun pemilikan, sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Anggaran Dasar dan yang ditetapkan oleh RUPS berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### Direksi berkewajiban

- a. Mengusahakan dan menjamin terlaksananya usaha dan kegiatan Perseroan sesuai dengan maksud dan tujuan serta kegiatan usahanya.
- b. Menyiapkan pada waktunya Rencana Jangka Panjang 5 (lima) tahunan pengembangan Perseroan termasuk tingkat pelayanan angkutan kereta api kelas ekonomi yang ditetapkan oleh Pemerintah serta rencana-rencana lainnya yang berhubungan dengan

pelaksanaan usaha dan kegiatan Peseroan dan menyampaikan kepada Komisaris dan Pemegang Saham untuk selanjutnya disampaikan kepada RUPS guna mendapatkan pengesahan;

- c. Mengadakan dan memelihara pembukuan dan administrasi Perseroan sesuai dengan kelaziman yang berlaku bagi suatu Perseroan;
- d. Menyusun sistem akutansi berdasarkan prinsip-prinsip pengendalian intern terutama pemisahan fungsi pengurusan, pencatatan, penyimpanan dan pengawasan;
- e. Memberikan pertanggung jawaban dan segala keterangan tentang keadaan dan jalannya Perseroan berupa laporan tahunan termasuk perhitungan tahunan kepada RUPS;
- f. Memberikan laporan berkala menurut cara dan waktu sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Pemegang Saham;
- g. Menyiapkan susunan organisasi Perseroan lengkap dengan perincian tugasnya;
- h. Menyerahkan perhitungan tahunan Perseroan kepada Akuntan Publik atau Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan (BPKP) sebagaimana ditetapkan dalam RUPS;
- i. Menjalankan kewajiban – kewajiban lainnya sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Anggaran Dasar yang ditetapkan oleh RUPS berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

#### **Tanggung Jawab Direksi sesuai Bidang Kerja**

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Pesero) No. KEPU/OT.003/VII/7/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012 sebagai berikut:

#### **Direktur Utama:**

Mengendalikan dan menjamin keberlangsungan bisnis Perusahaan yang efektif dan efisien berdasarkan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.

#### **Direktur Komersial:**

- Perencanaan strategis pemasaran angkutan penumpang, pengelolaan riset pemasaran pengembangan produk/jasa termasuk pemaketan layanan, pengelolaan basis data pemasaran, membuat peramalan, program penjualan dan evaluasinya, pembuatan strategi pentarifan dan penetapannya, spesifikasi dan peraturan pelayanan penumpang, pembuatan dan pelaksanaan strategi promosi dan komunikasi pemasaran.
- Pengelolaan logistik penjualan angkutan penumpang, penjualan jasa, saluran distribusi, keagenan, pelanggan korporat dan paket perjalanan/wisata.
- Perencanaan strategis pemasaran angkutan barang, pengelolaan riset pemasaran dan pengembangan produk/jasa, basis data pemasaran, pembuatan peramalan dan program penjualan serta evaluasinya, pembuatan strategi pentarifan, spesifikasi dan peraturan pelayanan angkutan barang, perencanaan pengembangan terhadap sarana dan prasarana stasiun serta terminal untuk mendukung angkutan barang, manajemen penjualan jasa terminal, pengawasan dan pengendalian operasional angkutan barang dan terminal, kerjasama angkutan barang, pembuatan pelaksanaan strategi promosi, komunikasi pemasaran serta [engelolaan *customer care* dan *customer retention*.
- Perencanaan strategis pengusahaan asset, pengelolaan pengusahaan asset stasiun dan sarana, pengelolaan pengusahaan asset ROW (*Right of Way*), membuat rencana, analisis dan administrasi investasi untuk bisnis eksisting serta pengelolaan data dan informasi asset yang diusahakan oleh perusahaan.
- Pelaksanaan perhitungan, pengurusan, evaluasi dan pelaporan PSO serta perhitungan biaya operasi KA;
- Pengendalian kinerja pelayanan dan kebersihan, pengelolaan *customer care*, *customer retention*, *contact center* dan *customer loyalty*.

### Direktur Operasi

- Perumusan dan penyusunan program/kebijakan operasi lalu lintas perjalanan kereta api meliputi: perencanaan program perjalanan KA dan peraturan perjalannya (Gapeka, Malka, Tem, dan Daftar Waktu) serta PPK, perencanaan peraturan pendukung perjalanan KA (PTDL, Crew Roustering) serta perencanaan/pengkonsolidasian regulasi pengoperasian KA, perencanaan dinasan Lok, Kereta, Gerbong dan stamformasi KA, serta pelaksanaan perhitungan, pengurusan, evaluasi dan pelaporan TAC.
- Perumusan dan penyusunan program kebijakan pengendalian operasi kereta api meliputi : pengendalian dan evaluasi perjalanan KA (SIPOKA), pengendalian operasi sarana dan awak KA (Masinis dan Kondektur), pengendalian operasi prasarana dan operator prasarana (PPKA, PPKD, PPKT, PJL, PJW, JRR, JRSS) serta penyelenggaraan Laporan Gerbong (LG), Pemerintah Pembagian Gerbong (PPG) dan Sarana Telekomunikasi;
- Perumusan dan Penyusunan kebijakan penjamin mutu meliputi ; Standar mutu, pelaksanaan, monitoring, evaluasi audit dan peningkatan mutu berkelanjutan.

### Direktur Pengelolaan Prasarana

- Penyusunan program anggaran pemeliharaan dan pembangunan jalan rel dan jembatan; program dan evaluasi pemeliharaan jalan rel; program pengelolaan sarana/peralatan dan fasilitas pemeliharaan jalan rel; program dan evaluasi pemeliharaan jembatan;
- Penyusunan program anggaran pemeliharaan dan pembangunan instalasi sinyal, telkomunikasi, dan kelistrikan/listrik aliran atas; Penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan instalasi sinyal; penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan instalasi listrik aliran atas dan listrik umum;
- Penyusunan program pemenuhan persyaratan

teknis dan proses uji prasarana, pengelolaan/pelaksanaan kajian rekayasa teknis pengembangan dan penyusunan desain/spesifikasi teknis prasarana, serta pelaksanaan koordinasi/kerjasama teknis di bidang yang relevan dengan pihak luar.

### Direktur Pengelolaan Sarana

- Penyusunan program anggaran pemeliharaan LOK, KRD, KRL dan fasilitas, penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan fasilitas LOK, KRD dan KRL, program dan evaluasi pemeliharaan LOK dan KRD di UPT Depo serta program dan evaluasi pemeliharaan KRL;
- Penyusunan program anggaran pemeliharaan kereta, gerbong dan fasilitas kerja, penyusunan program dan evaluasi pemeliharaan fasilitas kereta dan gerbong, program dan evaluasi pemeliharaan kereta dan gerbong di UPT Depo.
- Penyusunan program pemenuhan persyaratan teknis dan proses uji sarana pengelolaan/pelaksanaan kajian rekayasa teknis pengembangan dan penyusunan desain/spesifikasi teknis sarana, serta pelaksanaan koordinasi/kerjasama teknis di bidang yang relevan dengan pihak luar.

### Direktur Keselamatan dan Keamanan

- Melakukan pemeriksaan dan/atau CO terhadap kecelakaan kereta api katagori PLH dan/atau peristiwa negative yang berpengaruh terhadap citra Perusahaan;
- Dalam pelaksanaannya Direktur Keselamatan dan Keamanan dapat menunjuk Ketua dan Sekretaris serta anggota pemeriksaan/CO untuk melakukan pemeriksaan bersama dengan pejabat Daerah atau Kantor Pusat.
- Untuk kecelakaan Kereta Api katagori PL, Pemeriksaan dan/atau CO dilakukan oleh pejabat daerah setempat dan hasilnya segera dilaporkan kepada managing Direktur Keselamatan dan Keamanan.

## Direktur Sumber Daya Manusia dan Teknologi Informasi

- Penyusunan dan pelaksanaan strategi dan kebijakan Manajemen SDM secara terintegrasi yang mencakup; analisa beban kerja dan perencanaan SDM; pengembangan kompetensi SDM dan pengembangan karier kesejahteraan pegawai (remunerasi, program pensiun/jaminan hari tua dan program jaminan pelayanan kesehatan pegawai); penyusunan peraturan perusahaan di bidang SDM;
- Penyusunan pelaksanaan kebijakan pengembangan organisasi secara terintegrasi yang mencakup; review, prbaikan/rekayasa ulang, analisis/pengklasifikasian, pemetaan dan evaluasi serta pembakuan proses bisnis, struktur organisasi, diskripsi tugas pokok/fungsi pembagian tanggung jawab dan tata laksana/prosedur, mekanisme/hubungan antar unit kerja; penyusunan peraturan dinas, analisis dan pengukuran/peningkatan jabatan, serta manajemen perubahan organisasi dan budaya perusahaan;
- Pelaksanaan pembinaan dan pengendalian SDM secara terintegrasi yang mencakup perencanaan dan pelaksanaan program pengadaan/pemenuhan pegawai, pengelolaan kinerja SDM, pembinaan hubungan kerja dan penyelesaian masalah/sengketa kepegawaian, penatausahaan pemberhentian/pensiun pegawai, pengelolaan system informasi SDM serta pengelolaan dan pelaksanaan administrasi penggajian pegawai.

## Direktorat Pengembangan Usaha

- Menyelenggarakan secara terpusat fungsi corporate strategic planning and business development dan fungsi pengelolaan business Portofolio, serta mengintegrasikan, mengkonsolidasikan Unit-unit bisnis dan Unit Organisasi di lingkungan Kantor Pusat;
- Menyelenggarakan fungsi penjagaan asset

produksi meliputi pendataan, pencatatan, validasi data asset produksi berupa sarana dan prasarana kereta api;

- Melakukan evaluasi dan pengendalian kondisi asset produksi serta proses pelaksanaan sertifikaksinya;
- Melakukan evaluasi pengendalian pemantauan program perawatan sarana dan prasarana;
- Melaksanakan atau mengawasi proyek investasi;
- Melaksanakan serah terima hasil proyek pemeritah bidang sarana dan prasarana;
- Melakukan uji geometrik dan keandalan sarana dan prasarana secara berkala;
- Bertanggung jawab atas perhitungan, evaluasi dan pelaporan biaya IMO serta pembuatan kontrak dan verifikasi IMO;
- Merumuskan dan menyusun program perencanaan pengadaan, pelaksanaan pengadaan, pengendalian, evaluasi pengadaan serta mengelola Sediaan dan Pergudangan;

## Direktur Pengelolaan Aset Non Produksi

- Menyelenggarakan fungsi penjagaan asset non produksi meliputi pendataan, pencatatan, validasi data asset non produksi berupa asset tanah dan bangunan di wilayah Jawa dan Sumatera, termasuk penjagaan asset prasarana di lintas non operasi;
- Merumuskan dan menyusun program anggaran pengelolaan asset non produksi;
- Merumuskan kebijakan teknis, evaluasi, pengendalian dan pembinaan dalam pelaksanaan pengelolaan asset non produksi yang terkait dengan pemeliharaan/perawatan, pengamanan/penjagaan, pendayagunaan asset non produksi berupa tanah dan bangunan berikut pengukuhan status/pensertifikatannya, termasuk pengamanan/penjagaan asset prasarana di lintas non operasi;
- Melakukan evaluasi pengendalian dan pembinaan teknis dalam perencanaan dan

- pelaksanaan program pembangunan gedung dinas di Wilayah Jawa dan Sumatera;
- Untuk perawatan bangunan dinas dikecualikan yang berada di lingkungan Kantor Pusat;
- Melakukan Pengusahaan asset non produksi, meliputi rumah dinas, lahan di luar stasiun dan di luar ROW (Right Of Way), serta asset/lahan disepanjang jalur KA non aktif untuk persewaan , iklan dan KSO, mengelola data dan informasi asset non produksi serta melakukan pengembangan bisnis asset non produksi.

### **Direktur Keuangan**

- Pengupayaan sumber pendanaan Perusahaan untuk program rutin dan pengembangan bisnis Perusahaan, mengkoordinasikan dan mengevaluasi Feasibility Study, pengendalian dan pendistribusian dana, pendayagunaan kas Perusahaan, pengelolaan L/C, pengurusan Inklaring (Kepabeanan) dan administrasi pengadaan barang impor, penyusunan peraturan keuangan, pengelolaan asuransi Directors and Liabilities, asuransi asset sarana dan asset pendukung sarana produksi (peralatan khusus : crane, kereta inspeksi & fasilitas perawatan sarana), asuransi dan klaim angkutan barang dan awak sarana kereta angkutan barang serta asuransi dan klaim angkutan penumpang dan asuransi awak sarana perkeretaapian KA penumpang;
- Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan pelaksanaan RKA Kantor Pusat, Daerah Operasi, Divisi Regional, UPT dan Penyusunan RKA Perusahaan, Pengevaluasian Otorisasi dan pelaksanaan anggaran kantor Pusat, serta pengendalian anggaran Perusahaan;
- Penyelegaraan tata laksana perbendaharaan (Rupiah dan Valuta Asing dan pengelolaan tata usaha Kas kantor Pusat, evaluasi/verifikasi dokumen pembayaran dan pengesahan pembayaran internal dan eksternal di Kantor Pusat; Pembinaan

penagihan di Daerah, pembuatan kebijakan dan pelaksanaan penagihan piutang pengusahaan asset (rekening G. 215) serta administrasi piutang (aging schedule) pendapatan angkutan penumpang dan barang; administrasi Tuntutan Ganti Rugi (TGR) serta kesekretariatan Direktorat Keuangan.

- Penyusunan Laporan Keuangan Kantor Pusat, Laporan Keuangan Perusahaan penyusunan Laba Rugi Fiskal dan laporan Eksterim lainnya, Penyusunan sistem akutansi, peraturan akutansi pengkonsolidasian laporan keuangan Anak Perusahaan serta pelaksanaanya pembuatan Laporan manajemen, evaluasi sosialisasi dan pengurusan PPn dan Pph;
- Pelaporan akutansi biaya PSO , Non PSO dan IMO, TAC dan Kinerja Operasi serta evaluasi dan pelaporan;
- Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan keuangan atas pendapaatn dan piutang angkutan penumpang, angkutan barang, pendapatan dan piutang pengusahaan asset, buku kas stasiun dan rekening Koran Bank, Piutang usaha serta penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pengawasan, pengelolaan administrasi pemeriksaan kas serta pembinaan dan pengawasan kompetensi Pemeriksa Kas.

### **Assesment Terhadap Anggota Dewan Komisaris Dan/Atau Direksi**

#### **Aspek Dewan Komisaris**

Aspek *governance* yang terkait dengan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas dinilai berdasarkan 12 (dua belas) indicator. Assessment yang dilakukan terhadap penerapan ke-12 indikator dengan 43 parameter yang diuji kesesuaiannya tersebut menghasilkan skor **26,281** dari skor maksimum **35** atau **75,09%** atau masuk dalam kategori **Baik**.

Tingkat pemenuhan masing-masing indikator diuraikan sebagai berikut:

a. Indikator-indikator dengan tingkat pemenuhan baik, nampak dalam pelaksanaaan praktik sebagai berikut:

- Dewan Komisaris melakukan pembagian tugas dan menetapkan faktor-faktor yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris/Dewan Pengawas. Kebijakan pembagian tugas Dewan Komisaris dimuat dalam Anggaran Dasar Perusahaan dan Buku Panduan GCG, Dewan Komisaris telah menetapkan pembagian tugas sesuai dengan Penetapan Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor 1.3/P/DEKOM/VI/2012 tentang Penyempurnaan dan Penyesuaian Penyelenggaraan Tugas Dekom PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Nomor 1.4/P/DEKOM/XII/2012 tentang Penyempurnaan dan Penyesuaian Penyelenggaraan Tugas Dekom PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Mekanisme pengambilan keputusan Dewan Komisaris termasuk standar (jangka) waktu tingkat kesegeraan pengambilan keputusan telah diatur dalam Anggaran Dasar Perusahaan dan Buku Panduan GCG dan telah dilaksanakan. **Namun** belum mengatur standar (jangka) waktu tingkat kesegeraan untuk mengkomunikasikan keputusan Dewan Komisaris kepada Direksi.

Dewan Komisaris menyusun Rencana Kerja Tahunan (RKT) Dekom yang memuat sasaran/ target yang ingin dicapai, **namun** belum memuat indikator kinerja utama dan target-targetnya yang mencerminkan ukuran keberhasilan pelaksanaan tugas pengawasan dan pemberian nasihat beserta anggarannya selain itu RKT belum merupakan bagian RKAP Perusahaan.

Kebijakan tentang informasi yang harus disediakan oleh Direksi telah diatur dalam Anggaran Dasar Perusahaan dan Buku Panduan GCG **namun** belum memuat bentuk informasi berkala dan insidentil yang harus disampaikan dan standar waktu penyampaiannya.

- Dewan Komisaris memberikan persetujuan atas rancangan RJPP dan RKAP yang disampaikan oleh Direksi.

Dewan Komisaris telah melakukan telaah, pendapat dan saran terhadap rancangan RJPP yang disampaikan Direksi sebagai bahan pertimbangan Pemegang Saham dalam memberikan pengesahan RJPP dan Dewan Komisaris memberikan persetujuan atas rancangan RKAP yang disampaikan oleh Direksi.

Mekanisme pemberian persetujuan terhadap RJPP telah diatur dalam Anggaran Dasar Perusahaan dan Buku Panduan GCG, namun belum terinci mengenai teknis pemberian persetujuan dan ketepatan waktunya. Selain itu dalam RKT Dewan Komisaris belum menyebutkan secara *eksplisit* rencana kerja terkait proses persetujuan RJPP yang disampaikan Direksi.

- Dewan Komisaris memberikan arahan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.
  - a) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang hal-hal penting mengenai perubahan lingkungan bisnis yang diperkirakan akan berdampak besar pada usaha dan kinerja perusahaan secara tepat waktu dan relevan, **namun** hal tersebut belum diatur dalam kebijakan Komisaris dan mekanisme pelaksanaannya.
  - b) Dewan Komisaris dalam batas kewenangannya, merespon saran, harapan, permasalahan dan keluhan dari Stakeholders (pelanggan, pemasok,

- kreditur, dan karyawan) yang disampaikan langsung kepada Dewan Komisaris ataupun penyampaian oleh Direksi, **namun** mekanisme Dewan Komisaris untuk merespon/menindaklanjuti saran, permasalahan atau keluhan dari *stakeholder* belum ditetapkan
- c) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang penguatan sistem pengendalian intern perusahaan, **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat mengenai kebijakan/rancangan sistem pengendalian intern dan pelaksanaannya belum diungkapkan dalam Rencana Kerja Dewan Komisaris.
  - d) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang manajemen risiko perusahaan, **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat tentang kebijakan manajemen risiko perusahaan dan pelaksanaannya belum diungkapkan dalam Rencana Kerja dan Dewan Komisaris.
  - e) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang sistem teknologi informasi yang digunakan perusahaan, **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat tentang kebijakan sistem teknologi informasi perusahaan dan pelaksanaannya belum diungkapkan dalam Rencana Kerja Dewan Komisaris.
  - f) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang kebijakan dan pelaksanaan pengembangan karir, **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat tentang kebijakan pengelolaan sumber daya manusia, khususnya tentang manajemen karir di perusahaan, sistem dan prosedur promosi, mutasi dan demosi di perusahaan dan pelaksanaan kebijakan tersebut belum diungkapkan dalam Rencana Kerja Dewan Komisaris.
  - g) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang kebijakan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia (SAK), **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat tentang kebijakan akuntansi dan penyusunan laporan keuangan sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia belum diungkapkan dalam Rencana Kerja Dewan Komisaris.
  - h) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang kebijakan pengadaan dan pelaksanaannya, **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat mengenai kebijakan pengadaan barang dan jasa beserta pelaksanaannya belum diungkapkan dalam Rencana Kerja Dewan Komisaris
  - i) Dewan Komisaris memberikan arahan tentang kebijakan mutu dan pelayanan serta pelaksanaan kebijakan tersebut, **namun** rencana pengawasan dan pemberian nasihat mengenai kebijakan mutu dan pelayanan serta pelaksanaannya belum diungkapkan dalam Rencana Kerja Dewan Komisaris.
- Dewan Komisaris melaksanakan pengawasan terhadap Direksi atas implementasi rencana dan kebijakan perusahaan.
    - a) Dewan Komisaris mengawasi dan memantau kepatuhan Direksi dalam menjalankan peraturan perundungan yang berlaku dan perjanjian dengan pihak ketiga, **namun** hal tersebut belum dituangkan dalam Rencana Kerja Tahunan Dewan Komisaris. Selain itu, Dewan Komisaris belum membuat laporan hasil evaluasi/pembahasan tersebut kepada Pemegang Saham/RUPS. Laporan tugas pengawasan yang dilaksanakan oleh

Dewan Komisaris belum dibuat secara semesteran dan tahunan, namun telah dibuat laporan kinerja Dewan Komisaris secara bulanan.

- b) Dewan Komisaris mengawasi dan memantau kepatuhan Direksi dalam menjalankan perusahaan sesuai RKAP dan/atau RJPP, **namun** hal tersebut belum dituangkan dalam Rencana Kerja Tahunan Dewan Komisaris. Selain itu Laporan Manajemen Triwulan I sampai dengan Triwulan III Tahun 2012 tidak ditandatangani oleh Komisaris Utama.
- c) Dewan Komisaris memberikan persetujuan atas transaksi atau tindakan dalam lingkup kewenangan Dewan Komisaris atau RUPS/Pemilik Modal, **namun** pemberian otorisasi atau rekomendasi masih melebihi 14 hari sejak usulan atau dokumen secara lengkap diterima oleh Dewan Komisaris. Dari 8 usulan yang diajukan oleh Direksi hanya 2 yang diberikan persetujuan oleh Dewan Komisaris tidak melebihi 14 hari sejak usulan diterima. Mekanisme Dewan Komisaris mengenai pemberian persetujuan/otorisasi/rekomendasi tersebut juga belum ditetapkan secara tertulis. Selain itu, rencana pembahasan transaksi atau tindakan dalam lingkup kewenangan Dewan Komisaris yang terjadi pada tahun berjalan belum dituangkan dalam Rencana Kerja Tahunan Dewan Komisaris.
- d) Dewan Komisaris mengajukan kembali KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan untuk melakukan audit keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk yang ketiga kalinya kepada RUPS/Pemilik Modal, **namun** usulan tersebut tidak mencantumkan besarnya honorarium/imbal jasa untuk eksternal auditor tersebut. Menurut penjelasan Komisaris besarnya honorarium untuk

audit eksternal sudah termuat dalam RKAP yang sudah disetujui/ditetapkan RUPS.

- e) Dewan Komisaris memastikan audit eksternal dan audit internal dilaksanakan secara efektif. **Namun** kebijakan penelaahan pengaduan yang berkaitan dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) belum ditetapkan secara tertulis dan rencana penelaahan pengaduan belum dituangkan dalam Rencana Kerja Tahunan Dewan Komisaris.
- Dewan Komisaris memantau dan memastikan bahwa prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik telah diterapkan secara efektif dan berkelanjutan.
- Dewan Komisaris memastikan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik telah diterapkan secara efektif dan berkelanjutan, namun rencana penelaahan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik belum dicantumkan dalam Rencana Kerja Tahunan Dewan Komisaris. Penilaian kinerja Dewan Komisaris secara *self assessment*, dilaksanakan pada saat rapat internal Dewan Komisaris dan dituangkan dalam Laporan Bulanan Kinerja Dewan Komisaris.
- Dewan Komisaris memiliki Sekretaris Dewan Komisaris untuk mendukung tugas kesekretariatan Dewan Komisaris. Sekretariat Dewan Komisaris telah memiliki uraian tugas yang jelas, ditetapkan dan disahkan oleh Komisaris Utama, melakukan administrasi dan penyimpanan dokument, menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris dan rapat/pertemuan antara Dewan Komisaris dengan Pemegang Saham, Direksi maupun pihak-pihak terkait lainnya, serta menyediakan data/informasi yang diperlukan oleh

Dewan Komisaris dan Komite-komite di lingkungan Dewan Komisaris.

b. Indikator yang penerapannya masih memerlukan perbaikan/penyempurnaan, terinci sebagai berikut:

- Dewan Komisaris melaksanakan program pelatihan/pembelajaran secara berkelanjutan.

Kebijakan program pengenalan Dewan Komisaris diatur dalam Buku Panduan GCG, sedangkan kebijakan program peningkatan kapabilitas Dewan Komisaris telah diatur dalam *Draft Board Manual* Dewan Komisaris dan Direksi.

Dewan Komisaris yang baru diangkat yaitu Ibu Umiyatun Hayati Triastuti mengikuti rapat internal Dewan Komisaris dan rapat Komite Eksekutif (*excom*) yang memperkenalkan beliau sebagai anggota Dewan Komisaris yang baru. Dalam risalah rapat tersebut tidak disebutkan mengenai materi program pengenalan, seperti pengenalan prinsip-prinsip GCG, gambaran umum BUMN, kewenangan yang didelegasikan, serta tugas dan tanggung jawab Direksi. Selanjutnya pada bulan Maret 2013 telah diangkat anggota Komisaris baru dan telah dilaksanakan pengenalan anggota Dewan Komisaris dengan materi program pengenalan prinsip-prinsip GCG, gambaran umum BUMN, kewenangan yang didelegasikan, tugas dan tanggung jawab Dewan Komisaris.

- Rencana Kerja Tahunan Dewan Komisaris telah memuat program pelatihan berupa kegiatan Seminar, lokakarya, workshop dan sebagainya, namun tidak disertai jumlah anggarannya.

Kebijakan program pelatihan/pembelajaran secara berkelanjutan bagi Komisaris juga belum ditetapkan. Pelaksanaan Pelatihan yang diikuti Dewan Komisaris adalah

*Enhancement Leadership Program for Executive*, namun belum dibuat laporan mengenai hasil pelatihan tersebut.

- Dewan Komisaris melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan pengelolaan anak perusahaan/perusahaan patungan.

Dewan Komisaris melaksanakan pengawasan terhadap kebijakan pengelolaan anak perusahaan/perusahaan patungan dan pelaksanaannya, namun kebijakan Dewan Komisaris mengenai pengawasan dan pemberian nasihat terhadap kebijakan pengelolaan anak perusahaan (*subsidiary governance*) dan pelaksanaannya belum ditetapkan secara tertulis.

Dewan Komisaris telah berperan dalam pemilihan calon anggota Direksi dan Dewan Komisaris Anak Perusahaan, namun rekomendasi tertulis Dewan Komisaris atas usulan calon Direksi dan Dewan Komisaris anak perusahaan belum sepenuhnya tepat waktu, yaitu melebihi 14 hari kalender sejak diterima dokumen usulan.

- Dewan Komisaris berperan dalam pencalonan anggota Direksi, menilai kinerja Direksi (individu dan kolegial) dan mengusulkan tantiem/ insentif kinerja sesuai ketentuan yang berlaku dan mempertimbangkan kinerja Direksi.

Dewan Komisaris mengusulkan calon anggota Direksi kepada Pemegang Saham/Pemilik Modal, namun belum menetapkan kebijakan dan kriteria mengenai penetapan/seleksi calon anggota Direksi oleh Dewan Komisaris.

Dewan Komisaris menilai Direksi dan melaporkan hasil penilaian tersebut kepada Pemegang Saham/RUPS, namun belum melakukan penilaian kinerja Direksi berdasarkan telaahan kriteria, target dan indikator kinerja utama yang tercakup

dalam Kontrak Manajemen Direksi secara individual.

Dewan Komisaris mengusulkan remunerasi Direksi sesuai ketentuan yang berlaku dan penilaian kinerja Direksi, **namun** belum menetapkan kebijakan Dewan Komisaris mengenai pengusulan remunerasi Direksi, dan belum mencantumkan rencana penelaahan remunerasi Direksi dalam Rencana Kerja Tahunan (RKT) Dewan Komisaris.

- Dewan Komisaris melakukan tindakan terhadap potensi benturan kepentingan yang menyangkut dirinya.

Dewan Komisaris memiliki kebijakan benturan kepentingan dan melaksanakan secara konsisten kebijakan tersebut, namun demikian belum melaporkan tentang kepemilikan saham pada perusahaan lain oleh Komisaris dan anggota keluarga serta diadministrasikan dalam Daftar Khusus oleh Sekretaris Perusahaan.

Pada awal tahun Dewan Komisaris telah menandatangani Pakta Integritas tahun 2013 Nomor 10 - 15/CG/KOM/I/2013 tanggal 7 Januari 2013 diantaranya berisi pernyataan akan beritikad baik, penuh kehati-hatian dan bertanggungjawab dalam menjalankan tugas pengawasan dan penasihatannya kepada Direksi untuk kepentingan Perseroan dan kemajuan Perseroan. Namun Dewan Komisaris belum melampirkan Pakta Integritas dalam setiap Usulan Tindakan Direksi yang harus mendapatkan rekomendasi dari Dewan Komisaris dan persetujuan RUPS/Pemegang Saham.

- Dewan Komisaris menyelenggarakan rapat Dewan Komisaris yang efektif dan menghadiri rapat tersebut sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Dewan Komisaris telah menetapkan tata tertib Rapat Dewan Komisaris, namun didalamnya belum diuraikan secara lengkap mengenai etika rapat, tata penyusunan risalah rapat, pelaksanaan evaluasi tindak lanjut hasil rapat sebelumnya serta pembahasan/telaah atas usulan Direksi dan arahan/keputusan RUPS terkait dengan usulan Direksi.

Rapat Dewan Komisaris diadakan diadakan secara berkala sesuai ketentuan Anggaran Dasar, **namun** tidak semua anggota Dewan Komisaris yang berhalangan hadir membuat surat kuasa, serta tidak ada penjelasan atas ketidakhadiran dalam rapat tersebut yang dituangkan dalam Risalah Rapat.

Keputusan hasil rapat sebelumnya belum seluruhnya ditindak lanjuti secara tuntas, karena ada keputusan-keputusan rapat yang memerlukan waktu dan prosedur tertentu dalam penyelesaiannya.

### Aspek Direksi

Aspek *governance* yang terkait dengan Direksi dinilai berdasarkan 13 (tiga belas) indikator. *Assessment* yang dilakukan terhadap penerapan ke-13 indikator dengan 52 parameter yang diuji kesesuaianya tersebut menghasilkan skor 25,434 dari skor maksimum 35 atau 72,67% atau masuk dalam kategori Cukup Baik.

Tingkat pemenuhan masing-masing indikator diuraikan sebagai berikut:

- a. Indikator-indikator dengan tingkat pemenuhan baik, nampak dalam pelaksanaan praktik sebagai berikut:
  - Direksi menyusun perencanaan perusahaan.

Dalam penyusunan RJPP, Perusahaan mengacu pada Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor Kep-102 tahun 2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang penyusunan RJPP BUMN, Direksi

memberikan arahan-arahan penyusunan RJPP pada Rapat *Executive Committee (Excom)*, dan proses pembahasan Rancangan RJPP atas telaahan Komisaris dilaksanakan pada rapat Direksi dan Dewan Komisaris. Sosialisasi RJPP dilaksanakan dalam Rapat Direksi dan Rapat *Executive Committee (Excom)* serta rapat Kepala Daop dan Divre dengan jajaran pejabat level dibawahnya.

- Direksi memiliki Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) yang disahkan oleh RUPS/Menteri/Pemilik Modal.

Penyusunan RKAP Perusahaan berpedoman Kepada Surat Keputusan Menteri BUMN Nomor KEP-101/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002 dan Surat Menteri BUMN Nomor S-508/MBU/WK/2012 tanggal 22 November 2012 perihal *Shareholder Aspiration* untuk penyusunan RKAP tahun 2013. Direksi telah memberikan arahan dalam penyusunan RKAP, dan membahas arahan Komisaris dalam rapat-rapat Direksi dan *draft* RKAP telah disampaikan kepada Pemegang Saham. Sosialisasi RKAP dilaksanakan dalam Rapat Direksi dan Rapat *Executive Committee (Excom)*. Namun demikian RKAP 2013 belum sepenuhnya selaras dengan RJPP 2012-2016, diantaranya proyeksi keuangan didalamnya tidak memberi penjelasan atas perbedaan yang terjadi antara RJPP dengan RKAP serta penyampaian RKAP kepada Komisaris untuk mendapatkan masukan belum tepat waktu.

- Direksi menempatkan karyawan pada semua tingkatan jabatan sesuai dengan spesifikasi jabatan dan memiliki rencana sukses untuk seluruh jabatan dalam perusahaan.

Perusahaan telah mempunyai sistem dan prosedur promosi, demosi, dan

mutasi, serta peraturan-peraturan tersebut telah *diupload* dalam jaringan intranet pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupa e-office yang bisa diunduh oleh seluruh pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Proses *assessment* pada pegawai yang akan menduduki posisi jabatan tertentu dilaksanakan sebelum pengangkatannya oleh Direktorat SDM dan TI, namun demikian dalam tahun 2012 masih ada posisi jabatan yang masih kosong. Komisaris untuk mendapatkan arahan terhadap rencana promosi dan mutasi tersebut, khususnya untuk jabatan Kepala Sekretaris Perusahaan dan Kepala SPI.

- Direksi memberikan respon terhadap usulan peluang bisnis yang berpotensi meningkatkan pendapatan perusahaan, penghematan/efisiensi perusahaan, pemanfaatan/peningkatan aset, dan manfaat lainnya. Mekanisme untuk merespon usulan peluang bisnis dari manajemen di bawah Direksi telah ditetapkan dalam Keputusan Direksi Nomor Kep.U/KU.401/VI/2/KA-2012 tanggal 6 Juni 2012 tentang Kebijakan dan Prosedur Pengelolaan Investasi serta Pengeluaran yang Dikapitalisasi (bersifat Modal) di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang memuat pokok-pokok kebijakan investasi, usulan investasi, pengambilan keputusan investasi, pendanaan investasi, mekanisme persetujuan, pelaksanaan, pengendalian dan evaluasi investasi serta pengukuran kinerja investasi, namun belum mengatur standar waktu dalam pengambilan keputusan setiap tahap kegiatan investasi tersebut.

Terhadap rencana investasi tersebut telah dilaksanakan *assessment* risiko oleh Pusat Manajemen Risiko (ER)

yang mengidentifikasi peluang bisnis dan risiko-risikonya serta terdapat lembar persetujuan Direksi atas *assessment* Risiko. Atas rencana investasi yang disetujui, Direksi telah menyampaikan usulan investasi tersebut kepada Dewan Komisaris disertai dengan studi kelayakan atau hasil *assessment* untuk mendapat masukan. Pembahasan atas rencana investasi dengan Dewan Komisaris dilaksanakan dalam Rapat BoD-BoC.

- Direksi merespon isu-isu terkini dari eksternal mengenai perubahan lingkungan bisnis dan permasalahannya secara tepat waktu dan relevan.

Terdapat mekanisme bagi Direksi untuk sewaktu-waktu segera membahas isu-isu terkini mengenai perubahan lingkungan bisnis dan permasalahan yang berdampak besar pada usaha perusahaan dan kinerja perusahaan. Terdapat pembahasan internal Direksi mengenai isu-isu terkini mengenai perubahan lingkungan bisnis dan permasalahan yang berdampak besar pada usaha perusahaan dan kinerja perusahaan. Jika perubahan lingkungan bisnis berdampak besar pada usaha perusahaan dan kinerja perusahaan, Direksi menyampaikan hasil pembahasan atas isu-isu tersebut kepada Dewan Komisaris untuk mendapatkan arahan. Dalam prakteknya Direksi merespon isu-isu terkini mengenai lingkungan bisnis dan permasalahannya dalam rapat-rapat internal Direksi, rapat *executive committee* (*excom*) maupun dalam rapat BoD-BoC.

- b. Direksi melaksanakan pengurusan perusahaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan anggaran dasar.
- Direksi menetapkan mekanisme untuk menjaga kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan perjanjian dengan pihak ketiga.

Fungsi yang mengendalikan dan memastikan kebijakan, keputusan

perusahaan, dan seluruh kegiatan perusahaan sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta memantau dan menjaga kepatuhan perusahaan terhadap seluruh perjanjian dan komitmen yang dibuat oleh perusahaan dengan pihak ketiga pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) ada pada Direktorat Legal (EH) yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama.

- Perusahaan menjalankan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan perjanjian dengan pihak ketiga.

Perusahaan telah melaksanakan kajian hukum atas rencana tindakan dan permasalahan yang terkait dengan kesesuaian hukum atau ketentuan yang berlaku. Hal ini terlihat pada tahun 2012 adanya Hasil Kajian Hukum Mulyana Abrar Advokates dalam rangka perencanaan dan pelaksanaan kereta api bandara dan jalur lingkar untuk memenuhi kewajiban penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai Peraturan Presiden Nomor 83 tahun 2011 tentang penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api Bandara Soekarno Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi, yang disampaikan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) oleh konsultan hukum tersebut melalui surat Ref. Nomor MAA/FM/100/2012 tanggal 21 Mei 2012. Terkait hal ini Direksi menyusun Tim Study Kelayakan Bisnis Pengembangan Commuter Bandara - Soetta dan Commuter Jabodetabek No.KEP.U/OT.103/XII/6/ KA-2011, selain itu studi kelayakan finansial dan teknis pembangunan Jalur Kereta Api Jakarta-Bandara Soekarno Hatta via Tangerang juga dilaksanakan oleh LAPIITB.

- c. Direksi melakukan hubungan yang bernilai tambah bagi perusahaan dan *stakeholders*.
  - Pelaksanaan hubungan dengan pelanggan Perusahaan telah mempunyai kebijakan mengenai hal-hak konsumen/pelanggan, keselamatan dan kesehatan konsumen/pelanggan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang dinyatakan dalam Kode Etik Perusahaan dan Buku Panduan GCG. Dalam penerapannya Perusahaan telah mengefektifkan Kontak Pelanggan berupa email kontak\_pelanggan@kereta-api.co.id, Contact Center 121, Facebook, Twitter dan SMS. Hasil survei terhadap pegawai bahwa kontak pelanggan telah dioperasikan cukup memadai.

Program pengkomunikasian informasi produk/layanan kepada pelanggan telah dilaksanakan dengan sosialisasi produk, layanan Kereta Api yang dilaksanakan oleh Public Relations PT Kereta Api Indonesia (Persero), *Contact Center 121*, papan informasi di stasiun-stasiun, *Talkshow* dan kerjasama dalam pemesanan tiket dengan Alfamart, Indomaret dan gerai-gerai lainnya.

Selain itu perusahaan telah melaksanakan survei kepuasan pelanggan yang dilaksanakan oleh MarkPlus Insight yang dinyatakan dalam Laporan Riset Kuantitatif mengenai Survei Kepuasan Pelanggan Korporat tanggal 5 Juni 2012 dengan memperoleh skor CSI sebesar 4,02.

Terhadap rencana tindak lanjut hasil survei pelanggan dan tindak lanjutnya perusahaan belum mendokumentasikan secara memadai, namun perusahaan telah melaksanakan pemutakhiran terhadap peraturan-peraturan terkait dengan pelayanan kepada pelanggan.

- Pelaksanaan hubungan dengan pemasok Perusahaan telah berupaya mengembangkan kemitraan dengan pemasok untuk memperoleh barang dan jasa yang sesuai dengan biaya yang dikeluarkan. Hal ini terlihat dari diumumkannya rencana pengadaan dalam *website*, updating terhadap petunjuk pelaksanaan pengadaan barang dan jasa, serta tidak terdapat keterlambatan pembayaran kepada pemasok yang telah melaksanakan pekerjaan sesuai dengan persyaratan dalam kontrak. Namun demikian perusahaan belum melaksanakan *assessment* pemasok/vendor secara terintegrasi berdasarkan pencapaian QCDS (*quality, cost, delivery, service*) dan belum melaksanakan pengukuran kepuasan pemasok (survei kepuasan pemasok).
- Pelaksanaan hubungan dengan kreditur PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan perjanjian Kredit Sindikasi antara 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. yang memuat syarat dan ketentuan antara lain maksimum kredit, tujuan kredit, jangka waktu kredit, tingkat bunga dan jaminan yang diberikan. **Namun** perusahaan belum memiliki kebijakan mengenai hak-hak dan kewajiban perusahaan kepada kreditur yang memuat antara lain : (1) pemenuhan kewajiban kepada kreditur sesuai perjanjian; (2) pengungkapan informasi secara transparan, akurat dan tepat waktu, baik pada saat permintaan maupun penggunaan pinjaman; (3) *covenant* yaitu jaminan perusahaan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu untuk

melindungi kepentingan kreditur serta kebijakan perusahaan sebagai penjamin (*avalist*).

- Pelaksanaan kewajiban kepada Negara

Terkait dengan pelaksanaan kewajiban kepada negara, perusahaan telah melaksanakan pembayaran pajak kepada negara berupa PPh Pasal 21, PPh pasal 22, PPh Pasal 23, PPh pasal 4 ayat 2, PPN PKP (keluaran), PPN PKP (masukan), Kompensasi PPN, PPh pasal 25, dan PBB. **Namun** demikian perusahaan belum sepenuhnya tepat waktu dalam melaporkan pelaksanaan kewajiban kepada negara. Hal ini terlihat dari adanya pembayaran sanksi administrasi perpajakan dan temuan keterlambatan penyetoran SSP PPh pasal 25 serta pelaporannya yang diungkap dalam Laporan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern tahun 2011 yang dikeluarkan oleh KAP Hadori Sugiarto Adi & Rekan Nomor 016B/LA-KAI/KP/III/12 dan 016/LA-KAI/PI/III/12 tanggal 29 Maret 2012.

- Pelaksanaan hubungan dengan karyawan perusahaan

Perusahaan telah memiliki kebijakan pengaturan hubungan dengan karyawan yang diatur dalam Kode Etik Perusahaan dan Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja (PKB). Perusahaan telah melaksanakan pengukuran kepuasan karyawan dengan dilakukan survei kepuasan karyawan PT Kereta Api Indonesia (Persero) oleh Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Padjadjaran dengan nilai indeks kepuasan seluruh karyawan sebesar 69,81%, dan telah melaksanakan *Assessment Talents Mapping* per September 2011 untuk melihat kekuatan/bakat, termasuk bakat dalam

kaitan dengan pengelolaan bisnis sebagai bagian proses penyusunan *Human Capital Roadmap* PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang direkomendasikan pada hasil survey kepuasan karyawan.

Namun demikian kebijakan mengenai metode penilaian untuk mengukur kepuasan karyawan belum ditetapkan dan rencana kerja tindak lanjut hasil survei kepuasan pelanggan belum terdokumentasikan

- Terdapat prosedur tertulis menampung dan menindaklanjuti keluhan-keluhan *stakeholders*.

Mekanisme penanganan keluhan *stakeholder* berupa Contact Center 121, website perusahaan dan jejaring sosial

- Upaya untuk meningkatkan nilai Pemegang Saham secara konsisten dan berkelanjutan.

Perusahaan telah mampu memenuhi harapan Pemegang Saham melalui pencapaian target yang telah disepakati dan meningkatkan kinerja perusahaan dari tahun-tahun sebelumnya. Hal ini terlihat dari adanya peningkatan modal bersih perusahaan, laba perusahaan dan kinerja Perusahaan.

- Perusahaan melaksanakan tanggung jawab sosial perusahaan untuk mendukung keberlanjutan operasi perusahaan.

Perusahaan telah mempunyai kebijakan tentang tanggung jawab sosial dan lingkungan perusahaan serta pembinaan usaha kecil yang diatur dalam Anggaran Dasar Perusahaan, Kode Etik perusahaan dan instruksi-instruksi Direksi yang berkaitan dengan PKBL. Unit yang bertugas menangani tanggung jawab sosial perusahaan adalah VP *Corporate Social Responsibility* (ESS) yang berada di bawah *Corporate Secretary* (ES)

yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melakukan pengelolaan *Internal & External Relation Management* yang fokus pada *Community Relation Management* dan Pengelolaan Program Kerja dan Bina Lingkungan (PKBL).

Perusahaan telah berupaya mengantisipasi dampak negatif terhadap masyarakat yang ditimbulkan oleh produk, pelayanan dan proses operasional dari perusahaan. Hal ini terlihat dari adanya penetapan 10 program keselamatan dan keamanan, mengendalikan potensi bahaya dan disesuaikan dengan perencanaan kegiatan di daerah sehingga dapat meminimalisir potensi bahaya yang terjadi. Selain itu perusahaan telah melaksanakan sosialisasi potensi bahaya sampai dengan level KUPT di seluruh Daop/Divre.

Perusahaan telah mendukung dan memperkuat pengembangan masyarakat melalui program bina lingkungan dan program lainnya sesuai perundang-undangan. Hal ini terlihat dari adanya pencantuman salah satu target dalam KPI adalah Bina Lingkungan, dan diimplementasikan dalam RKAP perusahaan untuk kegiatan Program Bina Lingkungan yang berada pada tanggung jawab VP *Corporate Social Responsibility*.

Perusahaan juga telah melaksanakan program kemitraan dengan usaha kecil berupa program kemitraan yang dianggarkan dalam RKAP perusahaan untuk kegiatan Program Kemitraan yang berada pada tanggung jawab VP *Corporate Social Responsibility*.

- 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.

Direksi telah melaporkan informasi-informasi yang relevan kepada Pemegang Saham dan Dewan Komisaris berupa penyampaian laporan manajemen triwulan dan tahunan yang disampaikan kepada Dewan Komisaris dan Pemegang Saham. Selain itu Direksi telah memberikan perlakuan yang sama (*fairness*) dalam memberikan informasi kepada Pemegang Saham dan anggota Dewan Komisaris.

- Direksi menyelenggarakan rapat Direksi dan menghadiri Rapat Dewan Komisaris sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Direksi telah menetapkan pengaturan rapat Direksi dan rapat koordinasi Komisaris-Direksi dalam Buku Panduan GCG dan telah menetapkan tata tertib rapat Direksi yang mengatur etika rapat dan pendokumentasian risalah rapat. Namun demikian dalam pedoman tata tertib rapat belum memuat tata cara pelaksanaan evaluasi tindak lanjut hasil rapat sebelumnya serta pembahasan atas arahan/usulan dan/atau keputusan Dewan Komisaris terkait dengan usulan Direksi. Sesuai dengan Buku Panduan GCG, rapat Direksi diadakan dua kali dalam sebulan atau lebih, rapat koordinasi Komisaris-Direksi diadakan secara berkala sebulan sekali. Selain itu Direksi telah menetapkan susunan Komite Eksekutif yang anggotanya terdiri dari Direksi dan pejabat satu level di bawah Direksi untuk mengadakan pertemuan (rapat) satu bulan dua kali.

Realisasi rapat Direksi selama tahun 2012 adalah sebanyak 53 (lima

puluh tiga) kali yang terdiri dari Rapat Koordinasi BoD-BoC sebanyak 14 kali, Rapat Koordinasi Direksi 24 kali dan Rapat Komite Eksekutif sebanyak 15 kali. Tingkat kehadiran anggota Direksi dalam rapat Direksi maupun dalam rapat BoD-BoC mencapai lebih dari 90%.

Kami merekomendasikan kepada Direksi agar memperbarui

pedoman tata tertib rapat yang memuat tata penyusunan risalah rapat, pelaksanaan evaluasi tindak lanjut hasil rapat sebelumnya dan pembahasan/telaah atas arahan/usulan dan/atau tindak lanjut pelaksanaan atas keputusan Dewan Komisaris terkait dengan usulan Direksi.



## LAPORAN KOMITE-KOMITE

### Komite Audit

Komite Audit memiliki tugas dan tanggung jawab untuk:

- a. Melaksanakan overview terhadap kualitas informasi keuangan perusahaan dan pemenuhan syarat-syarat GCG
- b. Melaksanakan overview terhadap independensi dan kualitas pekerjaan auditor internal dan auditor eksternal, mendorong penerbitan laporan audit yang berkualitas dan tepat waktu, mendorong terciptanya budaya pengawasan (control) di dalam perusahaan
- c. Melaksanakan overview terhadap risiko perusahaan, memastikan adanya strategi dalam pengelolaan risiko, memastikan bahwa implementasi pengelolaan risiko telah sesuai dengan pedoman manajemen risiko, mendorong tumbuh kembangnya budaya perusahaan yang berorientasi

risiko

- d. Memastikan bahwa prinsip-prinsip GCG telah dijalankan oleh perusahaan
  - e. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Komisaris sepanjang masih dalam lingkup tugas dan kewajiban Komisaris berdasarkan ketentuan perundang-undangan
- catatan:

Dengan dibentuknya Komite Risiko Usaha dan Hukum pada tgl. 30 Desember 2011, maka di tahun 2012 tugas tanggung jawab pada butir c, beralih ke Komite dimaksud.

Susunan Keanggotaan Komite Audit PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 ditetapkan dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT. KAI (Persero) Nomor: SK/3.4/KA.4/KOM/XII/2011 tanggal 30 Desember 2011 tentang Pengangkatan Komite Audit 2012 - 2014, sebagai berikut Rapat Komite Audit

No	Nama	Jabatan
1.	Martinus Suwasono	Ketua merangkap Anggota, disamping tugasnya sebagai Anggota Komisaris.
2.	Meindy Mursal	Sekretaris merangkap Anggota.
3.	Koesnadi Pribadi	Anggota.

Rapat Komite Audit terdiri dari Rapat Internal Anggota Komite Audit yang dilaksanakan secara rutin minimal satu kali sebulan dan Rapat Eksternal dengan Unit Kerja Perusahaan berdasarkan penugasan dari Dewan Komisaris. Frekuensi kehadiran masing-masing anggota dalam rapat sebagai berikut :

No.	Nama	Jumlah Rapat	Kehadiran	
			Jumlah	%
1.	Martinus Suwasono	44	26	59
2.	Meindy Mursal	44	44	100
3.	Koesnadi Pribadi	44	43	98

### Tugas dan Tanggung Jawab

Berdasarkan Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor : PER-05/MBU/2006 tentang Komite Audit Bagi BUMN, tugas Komite Audit adalah :

- Membantu Dewan Komisaris untuk memastikan efektivitas sistem pengendalian intern dan efektivitas pelaksanaan tugas eksternal auditor dan internal auditor
- Menilai pelaksanaan kegiatan serta hasil audit yang dilaksanakan oleh Satuan Pengawasan Intern maupun auditor ekstern

- Memberikan rekomendasi mengenai penyempurnaan sistem pengendalian manajemen serta pelaksanaannya
- Memastikan telah terdapat prosedur review yang memuaskan terhadap segala informasi yang dikeluarkan BUMN
- Melakukan identifikasi hal-hal yang memerlukan perhatian Dewan Komisaris serta tugas-tugas Dewan Komisaris lainnya

### Kegiatan Komite Audit

Untuk melaksanakan tugas-tugas tersebut di atas, disusun Program Kerja Komite Audit Tahun 2012, sebagaimana Surat Komite Audit kepada Dewan Komisaris No. 12/KA/III/ 2012 tanggal 07 Maret 2012.

Dengan pertimbangan bahwa masih belum memadainya sistem informasi akuntansi perusahaan serta peran & fungsi Satuan Pengawasan Intern, maka Komite Audit, di tahun 2012 masih memprioritaskan untuk mendorong dan mendampingi upaya perbaikan kedua hal tersebut.

Realisasi kegiatan Komite Audit dalam tahun 2012 (rincian terlampir), sebagai berikut:

#### ● Umum

Menyusun Program Kerja Komite Audit tahun 2012 dan Laporan Realisasinya, serta kegiatan dukungan untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan tugas Komite Audit antara lain berupa penyusunan Draft Revisi Pedoman Kerja Komite Audit, menjadi Nara Sumber dalam kegiatan workshop/in-house training di beberapa unit kerja Perusahaan dan mengikuti seminar/workshop untuk meningkatkan pengetahuan dan kompetensi Komite Audit.

#### ● Pengawasan terhadap Pelaporan Keuangan

Melakukan review atas Laporan Keuangan Unaudited tahun buku 2011 dan Draft Laporan Keuangan Triwulan/Semesteran tahun 2012, termasuk keandalan Sistem Informasi Akuntansinya dan penerapan PSAK "Baru"

(konvergensi IFRS). Disamping itu, melakukan evaluasi terhadap kesiapan hardware dan jaringan, software, sumber daya manusia dan pengorganisasianya melalui pengumpulan informasi dan evaluasi terhadap implementasi SAP-FICO pada beberapa Daop/Divre/Balai Yasa.

#### ● Pengawasan terhadap Auditing Process yang berhubungan dengan SPI

Melakukan pertemuan secara berkala dengan SPI dalam rangka pengawasan atas progres kegiatan SPI, meliputi monitoring tindak lanjut temuan hasil audit Auditor Eksternal dan Auditor SPI, review atas upaya peningkatan mutu hasil audit SPI, realisasi PKAT 2012 serta usulan PKAT 2013. Selain itu, melakukan review atas Draft Internal Audit Charter.

#### ● Pengawasan terhadap Auditing Process yang berhubungan dengan Auditor Eksternal/KAP

Melakukan review atas TOR Pengadaan Jasa Audit Laporan Keuangan Tahun Buku 2012 serta supervisi atas progres pelaksanaan audit Laporan Keuangan tahun 2011 dan pelaksanaan Audit Interim Laporan Keuangan per 30 September 2012.

#### ● Pengawasan terhadap Internal Control

Melakukan review kualitas pengendalian intern terhadap beberapa aktivitas Perusahaan yang dianggap perlu.

#### ● Pengawasan terhadap Implementasi Good Corporate Governance (GCG)

Melakukan Monitoring dan Tindak Lanjut Hasil Assessment Penerapan GCG.

#### ● Penugasan bersifat khusus dari Dewan Komisaris

Melaksanakan beberapa penugasan berupa : penyelesaian Audit Khusus Pengelolaan Keuangan pada EVP Training Education, monitoring atas beberapa kegiatan, supervisi audit SPI yang merupakan penugasan atas permintaan Dewan Komisaris, serta kajian atas kegiatan tertentu.

## Biografi Komite Audit

Biografi singkat Komite Audit dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

## Independensi anggota komite audit

Komite Audit diketuai oleh Komisaris dan tiga anggota yang professional dan memiliki kemampuan di bidang akuntansi dan keuangan. Anggota Komite Audit tidak memiliki usaha atau memiliki saham pada Perusahaan yang mempunyai hubungan bisnis dengan PT. KAI. Masa jabatan komite adalah 2 (dua) tahun dan hanya dapat diperpanjang satu kali sesuai dengan SK Dekom No: SK/3.4/KA.4/KOM/XII/2011, tanggal 30 Desember 2011, tentang Pengangkatan Komite Audit Periode 2012-2014. Komite Audit melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara profesional dan independen.

Perusahaan telah mempunyai Piagam Pengawasan (Internal Audit Charter) yang ditetapkan oleh Direksi dan disahkan oleh Dewan Komisaris sesuai dengan Surat Keputusan Direksi Nomor Kep.U/OT.104/VII/KA-2012 tanggal 19 Juli 2012 tentang Piagam Pengawasan Internal SPI di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang telah mempertimbangkan saran-saran dari Dewan Komisaris Cq. Komite Audit.

Muatan Piagam Pengawasan telah mempertimbangkan Standar Profesional Audit Intern, menjelaskan posisi fungsi Audit Internal dalam organisasi, kewenangan Fungsi Audit Internal untuk mendapatkan akses terhadap semua catatan, personil dan aset perusahaan yang diperlukan dalam rangka pelaksanaan tugasnya; dan menjelaskan ruang lingkup Fungsi Audit Internal. Piagam Audit tersebut merupakan pembaharuan atas dari SK Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

## Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Komite Manajemen Risiko dan Hukum memiliki tugas dan tanggung jawab, sebagai berikut:

- a. Membantu Dewan Komisaris untuk melakukan analisis, evaluasi dan advice atas manajemen resiko (Risk Management) dan aksi korporasi baik dari segi ekonomis maupun hukum dalam rangka mencari tujuan perusahaan sesuai peraturan dan perundangan yang berlaku.
- b. Memberikan rekomendasi kepada Dewan Komisaris atas hal-hal yang dimaksud pada huruf(a) di atas.
- c. Melakukan identifikasi terhadap hal-hal yang memerlukan perhatian Dewan Komisaris serta tugas-tugas Dewan Komisaris baik tugas khusus maupun tugas umum Dewan Komisaris.

## Independensi anggota komite Manajemen Risiko dan Hukum

Komite Manajemen Risiko dan Hukum diketuai oleh Komisaris dan dua anggota yang profesional yang berasal dari luar perusahaan. Anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum telah mengikuti berbagai Pelatihan/peningkatan kapabilitas personil Perusahaan dalam bidang manajemen risiko (termasuk sertifikasi profesi, yang sejauh ini telah berhasil dengan adanya 8 orang staf yang telah memperoleh kualifikasi profesi internasional pada level Certified Professional dan Associate Professional untuk Enterprise Risk Management (ERM) yang berbasis ISO 31000:2009). Komite Manajemen Risiko telah melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya secara profesional dan independen.

## Biografi Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Biografi singkat Komite Kebijakan Risiko dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku Laporan Tahunan ini.

## Pelaksanaan Program Kerja Komite Manajemen Resiko dan Hukum tahun 2012

### Sistem Pengendalian Intern (SPI)

Sistem pengendalian intern adalah suatu sistem yang terdiri dari beberapa komponen dalam

suatu korporat/perusahaan yang diantaranya yaitu manajemen (SDM), peraturan-peraturan perusahaan dan organisasi, dimana dengan komponen-komponen tersebut pengelolaan perusahaan dapat berjalan sesuai tujuan yang diharapkan dan sekaligus setiap komponen merupakan bagian dari pengendalian intern atas jalannya perusahaan tersebut. Pengendalian intern dalam penerapannya salah satunya ada dalam fungsi dan tugas Satuan Pengawasan Intern (SPI), dimana SPI dalam membantu manajemen melakukan pengawasan dan evaluasi dengan meningkatkan efektivitas pengelolaan risiko (risk management), pengendalian dan proses tata kelola (governance) agar dapat memastikan sistem pengendalian internal perusahaan berjalan sesuai dengan ketentuan.

Dalam efektivitas sistem pengendalian intern, SPI melakukan evaluasi dengan meningkatkan fungsinya melalui:

- a. Memberi rekomendasi kepada manajemen mengenai perbaikan dan penyempurnaan berbagai sistem dan prosedur dalam proses bisnis;
- b. Memberi rekomendasi mengenai usaha-usaha peningkatan efisiensi melalui pengurangan pemborosan dan peningkatan efektivitas melalui penilaian pencapaian strategi bisnis korporasi ;
- c. Membantu menciptakan sistem pengendalian internal yang baik;
- d. Memastikan bahwa sistem pengendalian internal telah dipatuhi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

SPI/Fungsi Audit Internal dilengkapi dengan faktor-faktor pendukung keberhasilan dalam pelaksanaan tugasnya. SPI/Fungsi Audit Internal sudah dilengkapi dengan faktor-faktor pendukung keberhasilan dalam pelaksanaan tugasnya yaitu posisi SPI di dalam struktur organisasi berada langsung Direktur Utama, diangkat oleh Direktur Utama dan telah mendapatkan persetujuan Dewan Komisaris,

Kepala SPI mempunyai akses langsung kepada Dewan Komisaris c.q. Komite Audit terkait.

Pelaksanaan tugas serta melaporkan hasil kerjanya kepada Dewan Komisaris c.q. Komite Audit. Terhadap Fungsi SPI telah dilaksanakan Reviu oleh Perwakilan BPKP Provinsi Jawa Barat sesuai laporan hasil reviu Nomor LHR-9736/PW10/4/2012 tanggal 26 Desember 2012.

SPI telah memiliki rencana kebutuhan tenaga auditor secara kuantitatif dan telah memuat perencanaan untuk staf dalam Program Kerja Audit Tahunan (PKAT) berupa diklat, seminar, lokakarya dan workshop. Namun demikian tenaga auditor yang ada dipandang masih belum mencukupi kebutuhan perusahaan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tupoksinya sebagaimana tertuang dalam Internal Audit Charter. Selain itu, belum semua Staf auditor internal memiliki pengetahuan dan keahlian yang diperlukan seperti mendapatkan sertifikasi profesi yang tepat dengan jenjang jabatan dalam SPI.

Kebijakan dan Prosedur Kepala SPI sebagai pedoman bagi pelaksanaan fungsi pengawasan intern telah disusun yaitu Pedoman Kendali Mutu Audit/KMA (2011), Petunjuk pelaksanaan (manual) pemeriksaan operasional SPI Perumka (1994), Buku Langkah Kerja Audit Internal SPI (2002) dan Pedoman Kerja SPI Perumka (1991). Kebijakan dan Prosedur tersebut belum menggambarkan ukuran dan struktur aktivitas fungsi audit internal sesuai Audit Internal Charter serta kompleksitas pekerjaannya saat ini, selain itu meskipun Pedoman Kendali Mutu telah disusun namun Pedoman QA (Quality Assurance Manual) yang memuat acuan dan perangkat untuk melakukan penilaian (review) internal fungsi audit internal belum disusun.

Selain itu SPI merencanakan program kerja tahunan pengawasan intern (PKAT) dan melaksanakan pengawasan sesuai PKAT, SPI memantau tindak lanjut hasil audit internal dan eksternal dan telah memberikan rekomendasi kepada auditee, namun belum memberikan masukan tentang upaya pencapaian strategi bisnis perusahaan secara menyeluruh dan rekomendasi

yang disampaikan belum sepenuhnya dapat diterapkan.

Dari hasil kegiatan yang dilaksanakan Satuan Pengawasan Intern (SPI) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sampai dengan tahun 2012 didapat temuan. Dari temuan tersebut yang telah selesai adalah temuan dan sisa temuan yang belum terselesaikan sebanyak temuan.

**Tabel 2.8  
JUMLAH TEMUAN SPI  
TAHUN 2012**

NO.	OBJEK PEMERIKSAAN	TEMUAN S.D TAHUN 2012	TINDAK LANJUT		SISA TEMUAN S.D 31 DES 2012
			SELESAI	5=[4-3]	
1	2	3	4	5	
1.	Pendapatan	49	23		26
2.	Persewaan Properti	82	16		66
3.	Biaya	12	5		7
4.	Pengadaan Barang & Jasa	53	21		32
5.	Pemakaian BBM	1	-		1
6.	Keandalan Sarana	13	6		7
7.	Keandalan Prasarana	19	7		12
8.	Pemeliharaan	8	5		3
9.	Kapasitas	4	3		1
10.	Persediaan	8	5		3
11.	Utilitas Aset	2	-		2
12.	Pelayanan	35	12		23
13.	Regulasi/Kebijakan	30	12		18
14.	SDM	23	11		12
15.	Pemasaran	-	-		-
<b>JUMLAH</b>		<b>339</b>	<b>126</b>		<b>213</b>

### **Pusat Manajemen Resiko**

Inisiatif pengembangan manajemen risiko Perusahaan sebenarnya telah dimulai sejak tahun 2005 dengan sejumlah aktivitas pelatihan dan workshop untuk capacity building bagi personil kunci di level menengah, dengan berbasis pada COSO Framework yang dikombinasi dengan standar AS/NZS

Organisasi Pusat Manajemen Risiko (PMR) PT.KAI telah dibentuk secara resmi berdasarkan Surat Keputusan. Direksi PT. KERETA API (Persero) No. Kep. U/OT.003/III/7KA-2009 tanggal 31 Maret 2009. Sejak saat itu telah eksis sebagai salah satu unit kerja –Penunjang Korporat– di Kantor Pusat PT. KAI, guna memperkuat peran fungsi kontrol internal Perusahaan, khususnya di hulu proses bisnis / investasi (preventif), melengkapi fungsi Internal Audit (SPI) yang telah lama eksis dalam peran korektifnya.

### **Pelaksanaan Manajemen Resiko**

Pelaksanaan Manajemen Risiko pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sampai dengan tahun 2012 sebagai berikut:

a. Pada TW III tahun 2012, Unit ER (Manajemen Risiko) telah melakukan analisis investasi sebanyak 2 kegiatan, yaitu :

1) Asesmen risiko investasi terhadap kerjasama pengelolaan hotel di Jl. Cihampelas No. 91 Bandung.

2) Asesmen risiko investasi normalisasi jalan kereta api diantara jalur indro petro.

b. Pada TW IV tahun 2012, Unit ER telah melakukan analisis investasi sebanyak 4 kegiatan, yaitu:

1) Review asesmen risiko investasi terhadap rehabilitasi 10 unit lokomotif diesel hidrolik.

2) Asesmen risiko investasi terhadap pengadaan dan pemasangan 5 (lima) unit kapasitor bank di Balai Yasa Yogyakarta.

3) Asesmen risiko investasi penataan sepur dan pengembangan container yard (CY) di Emplasemen Kertapati.

4) Asesmen risiko investasi pengadaan 1 (satu) unit forklift kapasitas 3 ton untuk BY Yk.

### **Sekretaris perusahaan**

Direksi menyelenggarakan fungsi Sekretaris Perusahaan yang berkualitas dan efektif. Sekretaris Perusahaan dilengkapi dengan faktor-faktor pendukung keberhasilan pelaksanaan tugasnya.

● Sekretaris Perusahaan telah memiliki kualifikasi yang memadai yaitu memenuhi kualifikasi pendidikan yang ditentukan oleh perusahaan, mempunyai pengalaman profesional dan kompetensi yang dimiliki mencakup hukum, pasar modal, manajemen keuangan, dan komunikasi perusahaan. Posisi Sekretaris Perusahaan dalam struktur organisasi di bawah Direktur Utama, diangkat dan diberhentikan oleh Direktur Utama berdasarkan mekanisme internal perusahaan dengan persetujuan Dewan Komisaris. Sesuai dengan lampiran XIV.B SK Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/OT.003/VII/7/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012 Corporate Secretary (ES) mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab sebagai unit pendukung penyelenggaraan fungsi Corporate Office dalam hal pengelolaan informasi dan dokumen perusahaan, corporate social responsibility, corporate public information and communication, corporate office & board administration, memastikan prinsip-prinsip GCG berjalan serta mengintegrasikan dan mengkonsolidasikan unit organisasi di bawahnya. Namun demikian tugas pokok dan tanggung jawab Sekretaris Perusahaan dalam hal memastikan prinsip-prinsip GCG berjalan tersebut belum diuraikan lebih lanjut ke dalam tugas pokok dan tanggung jawab jabatan=jabatan di bawah Sekper.

● Sekretaris perusahaan telah menjalankan fungsinya sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya, yaitu :

a. Sekretaris Perusahaan telah menjalankan tugas sebagai pejabat penghubung yaitu mengorganisasikan dan mengkoordinasikan Rapat Direksi, Rapat Direksi dan Dewan Komisaris, RUPS dan Kegiatan lainnya dengan stakeholders seperti press conference dan dengar pendapat dengan anggota Dewan. Selain itu juga Sekretaris Perusahaan telah menyusun jadual dan tahapan kegiatan menjelang RUPS/RUPS LB dan Rapat Direksi.

- b. Sekretaris Perusahaan telah mengkoordinasikan penyiapan dan penyediaan bahan-bahan untuk "Proses Release" atas setiap pernyataan dalam tingkatan Direksi serta pelayanan pemberian informasi atas informasi yang dibutuhkan mengenai data atau performance dari perusahaan dengan batas-batas yang ditetapkan dalam Protokol Informasi yang ditetapkan perusahaan dan penyampaian laporan-laporan lainnya kepada stakeholders lainnya sesuai peraturan perundang-undangan disampaikan tepat waktu.
- c. Sekretaris Perusahaan telah mengatur penyelenggaraan program pengenalan bagi anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris yang baru diangkat.

### **Keterbukaan dan Akses Informasi**

Kemudahan mengakses berbagai informasi untuk stakeholder juga menjadi salah satu prioritas kami untuk memberikan layanan yang optimal. Oleh karena itu, dalam melakukan komunikasi kepada Pemegang Saham dan stakeholder terkait, Perusahaan bertekad untuk menjalankan kebijakan pengungkapan informasi yang "fair" (fair disclosure information) dengan memperhatikan prinsip equitable treatment dan transparansi. Kegiatan komunikasi kepada pihak-pihak eksternal dilakukan di bawah koordinasi Sekretaris Perusahaan.

Pada Mei 2010, pemerintah mulai melaksanakan UU No.14/2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (KIP), setelah 2 tahun disahkan Presiden RI (30 April 2008). UU ini diharapkan dapat mewujudkan Keterbukaan Informasi Publik sebagai bagian dari program Good Corporate Governance. Implementasi di PT KAI sebagai salah satu badan publik telah membentuk dan menetapkan Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumen (PPID) adalah Manager Public Information Care/Manajer Informasi Masyarakat (ESPP).

Di bawah VP Public Relations (ESP) dengan SK Direksi No. Kep.U/OT.003/VI/3/KA-2010 dan juga menetapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) KIP di lingkungan PT KAI dengan SK Direksi Nom Kep.U/HK.003/XII/1/KA-2010. Pelayanan kebutuhan informasi publik di Daerah Operasional dan Divisi Regional dilayani oleh Manajer Humas Daerah sebagai PPID Daerah. Untuk memenuhi dan melayani permintaan dan kebutuhan pengguna informasi publik, PT KAI selain melakukan pelayanan langsung juga mengembangkan sarana Keterbukaan Informasi Publik Online yang dapat diakses melalui website: [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id)

Akses informasi dan data Perusahaan

kepada publik dilakukan melalui berbagai media komunikasi, antara lain website Perusahaan [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id); Portal BUMN PT. KAI (Persero) di <http://www.bumn.go.id/keretaapi> yang berisikan tentang profil perusahaan, informasi terkini, siaran pers, laporan tahunan, layanan produk hingga kegiatan CSR; Mailing List Perusahaan di e-mail [kontak\\_pelanggan@kereta-api.co.id](mailto:kontak_pelanggan@kereta-api.co.id); Majalah REL yang memuat wisata, informasi tentang kereta api, hobi dan komunitas, kuliner hingga jadwal dan tarif kereta; sosial media melalui akun twitter @KAI121; serta Contact Center 121 sebagai pusat informasi dan reservasi tiket kereta api.

### Siaran Pers Tahun 2012

No	Tanggal	Judul
1	30 Januari 2012	Tap-Izy Telkomsel Mudahkan Pembelian Tiket Kereta Api
2	19 Februari 2012	Kecelakaan KA Babaranjang
3	8 Maret 2012	Kini tiket Kereta Api dapat dibeli H-90
4	18 Maret 2012	Kecelakaan Minibus Menerobos Pintu Perlintasan KA
5	5 April 2012	3 BUMN Bersinergi Melalui Rail Card dan Rail Box
6	24 Mei 2012	PT.KAI Terus Berbenah Demi Kepuasan dan Kenyamanan Pelanggan
7	24 Mei 2012	Tap-Izy Telkomsel Mudahkan Pembelian Tiket Kereta Api Bandung
8	3 Juni 2012	PT.KAI (PERSERO) Mendapatkan Reward dari Komnas PT
9	11 Juni 2012	Sinergi BCA-PT.KAI (PERSERO) Mudahkan Nasabah Pengguna Sarana Transportasi Kereta Api
10	27 Juni 2012	The IT Excellence awards 2012 Shortlist Is Out
11	26 Juli 2012	Tiket Lebaran Masih Tersedia
12	3 Agustus 2012	Kini Tiket Kereta Api Dapat Dibeli Melalui Internet
13	7 agustus 2012	PT.KAI Siap Angkut Penumpang Mudik Lebaran
14	7 agustus 2012	PT.KAI Beri Penghargaan Kepada Atlet Angkat Besi di Olimpiade
15	9 Agustus 2012	Pasar Murah BUMN Peduli 2012
16	23-September 2012	Pekan Olahraga Kereta Api (PORKA) 2012
17	28 September 2012	HUT Kereta Api ke-67 PT.KAI Tingkatkan Pelayanan
18	1 Oktober 2012	Pameran Lukisan Bangunan Cagar Budaya dan Lawang Sewu in water Colour
19	7 Desember 2012	Sahabat KAI Gathering 2012
20	28 Desember 2012	Pasar Murah BUMN Peduli 2012

### Pelayanan Keterbukaan Informasi Publik Tahun 2012

No	Pemohon	Tanggal Permohonan	Informasi yang Diminta
1.	Fajar (Wartawan Koran IFT)	16-Jan-12	1. Kinerja Angkutan Brg dan pnp th 2011 2. Target Angkutan tahun 2012
2.	Ragil Nugroho (Kontan Kompas)	16-Jan-12	1. Kinerja Angkutan Brg dan pnp th 2011 2. Target Angkutan tahun 2012 3. Langkah-langkah meningkatkan pelayanan
3.	Yhonatan Peranto	17-Jan-12	Kinerja Perusahaan Periode 2009-2012 *)diarahkan melengkapi persyaratan
4.	Nugroho Budianggoro	17-Jan-12	Gapeka 2012
5.	Tisyah Andriana R	25-Jan-12	Company Profile 2011
6.	Caroline	03-Feb-12	Site plan, SO, Heritage Bangunan KA
7.	Jhon Kennedy	03-Feb-12	Site plan, SO, Heritage Bangunan KA
8.	Hofiyah Nurmaya	06-Feb-12	Rekrutmen pegawai
9.	Perkumpulan pedagang Set Juanda-Gondangdia	24-Feb-12	Dokumen Revitalisasi setasiun di Daop 1 *)diarahkan melengkapi persyaratan
10.	Pamostang Hutagalung (Ketua ICW Medan)	02-Mar-12	Pelaksanaan putusan sidang ajudikasi Komisi Informasi Pusat No. 298/VII/KIP-PS-M-A/2011 tgl 2 Maret 2011
11.	Anggraita Primatami	26-Mar-12	Company Profile 2011
12.	Suparno, M.Si	19-Apr-12	1. Kinerja Volume angkutan brg dan pnp 2. pendapatan setasiun Cepu 3. Jlh pegawai dan tenaga kerja lainnya Data khusus set Cepu *) diarahkan ke Humasda 4 Sm
13.	Ragil Nugroho (Kontan Kompas)	29-Apr-12	kinerja pnp&brg TWI th 2011 dan 2012
14.	Biman Sitohang (Koran Pelita Rakyat)	02-Mei-12	Realisasi Anggaran pengadaan barang Tahun 2009 sd 2011
15.	Mira Permatasari	09-Mei-12	Pengadaan brg/jasa, kinerja operasional, kinerja angkutan, laporan keuangan, kekuatan alat produksi *)diarahkan melengkapi persyaratan
16.	Cherie Khoeng	14-Mei-12	Pengembangan sarana KA Sumsel *) diarahkan ke humasda Divre III
17.	Joshua L Siahaan SH (An. Asosiasi Pedagang Set Juanda-Gondangdia)	12-Jul-12	Dokumen Revitalisasi setasiun di Daop 1
18.	Harmaji Ariwibowo	08-August-12	Mekanisme Permohonan Informasi Publik
19.	Arif Nurul Iman	12-August-12	Aturan kesesuaian nama pd tiket dengan Identitas
20.	Irvan Budi	28-August-12	Informasi tentang Daop 2 *)diarahkan melengkapi persyaratan
21.	Lucia Agistya	12-Sep-12	Aturan kesesuaian nama pd tiket dengan Identitas
22.	Annisa Ayuningtyas	23-Sep-12	Kinerja angkutan, keuangan, operasional *)diarahkan melengkapi persyaratan
23.	Riskha Fathika	04-Okt-12	Rute perjalanan kereta api penumpang
24.	Lamhot J. Sitorus	05-Okt-12	Tarif KA Sri Bilah sd bln Oktober 2012
25.	Sandi	14-Okt-12	Rekrutmen pegawai
26.	Ain Hajawiyah	17-Okt-12	1. Mekanisme Akuntansi 2. Kinerja perusahaan *)diarahkan melengkapi persyaratan
27.	Gunarto	29-Okt-12	Target & Realisasi Angkutan batubara tahun 2011 - 2012
28.	Hans Nainggolan (Koran Mudus Investigasi)	29-Okt-12	Mekanisme pengadaan barang dan jasa
29.	Levyda Sukirman	19-Nop-12	Kinerja operasional dan angkutan tahun 2005 sd 2012 *)diarahkan melengkapi persyaratan
30.	Alifa Nabila	30-Nop-12	Informasi saniter dan air bersih *)diarahkan melengkapi persyaratan
31.	Devi Renayan	11-Des-12	Kebijakan pelayanan perusahaan *)diarahkan melengkapi persyaratan

## Tanggung Jawab Sosial Perusahaan



### "Atlet Binaan"

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara dalam pelayanan publik turut memberikan dukungan terhadap pembinaan atlet Indonesia khususnya cabang olahraga angkat besi. PT KAI memilih Persatuan Angkat Berat, Binaraga, Angkat Besi Seluruh Indonesia (PABBSI) sebagai mitra dalam mengembangkan olahraga karena prestasi atlet-atletnya. Bentuk dukungan PT KAI diantaranya berupa uang pembinaan atlet, peralatan penunjang latihan atlet, sponsorship berupa kostum dan atribut atlet, dan pemberian kartu khusus kepada atlet Olimpian PABBSI untuk naik kereta api kelas eksekutif. Hal ini dilakukan karena PT KAI menyadari perlunya kerjasama yang sinergis untuk kemajuan olahraga nasional.



## Tanggung Jawab Sosial Perusahaan

Program tanggung jawab sosial perusahaan (*Corporate Social Responsibility/ CSR*) sejalan dengan misi PT KAI (Persero) yaitu menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama: Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

Sebagai perusahaan negara yang wilayah operasionalnya berdampingan dengan kehidupan masyarakat, PT KAI (Persero) senantiasa memelihara hubungan baik dengan komunitas masyarakat, menjaga kelestarian lingkungan di sekitar wilayah Daerah Operasi, dan ikut meningkatkan taraf hidup masyarakat di sekitar wilayah operasional.

Selama tahun 2012, PT KAI (Persero) telah mengalokasikan anggaran untuk CSR sebesar Rp 5.315 miliar yang diperuntukkan bagi pembinaan koperasi dan usaha kecil, hibah, dan bina lingkungan.

### Realisasi Peruntukan Dana Kemitraan Dan Bina Lingkungan Tahun 2012

(dalam ribuan Rupiah)

No.	Uraian	Realisasi Tahun 2011	Realisasi Tahun 2012	Rasio (%) 4:3
1	Koperasi & Usaha Kecil	3.451.500	3.111.000	90,13
2	Hibah	111.940	267.355	238,84
3	Bina Lingkungan	520.875	1.371.824	263,37
	Jumlah	4.084.315	4.750.179	116,30

Tanggung jawab sosial perusahaan di PT KAI (Persero) terbagi ke dalam dua bagian, yaitu Bina Lingkungan (BL) dan Program Kemitraan (PK). Kedua bagian ini tidak dapat terpisahkan satu sama lain, karena keduanya sangat berhubungan erat dengan kehidupan masyarakat di luar lingkungan perusahaan.

### Bina Lingkungan

Bina Lingkungan merupakan bagian dari *Corporate Social Responsibility* yang mempunyai

tugas dan tanggung jawab atas pengelolaan hubungan internal dan eksternal yang fokus pada pembinaan komunitas. Kegiatan Bina Lingkungan di PT KAI (Persero) difokuskan kepada kegiatan:

#### a. Internal Relations Management

Menangani *Community Development Internal*, yaitu kegiatan pembinaan kepada komunitas internal/ pegawai perusahaan melalui kegiatan rutin, seperti kegiatan olahraga dan kesenian, peringatan hari raya keagamaan & pelatihan/ pendidikan bagi pegawai.



#### b. External Relations Management

Menangani kegiatan eksternal perusahaan, seperti membantu korban bencana alam, pelestarian lingkungan hidup, bakti sosial, serta penelitian & survei.

Manfaat kegiatan Bina Lingkungan bagi perusahaan meliputi:

- Menyerlaskan nilai-nilai perusahaan dengan nilai-nilai sosial.
- Menghindari tekanan dari kelompok tertentu.
- Meningkatkan citra dan reputasi perusahaan.
- Menunjukkan prinsip-prinsip manajerial.
- Menunjukkan tanggung jawab sosial perusahaan.



### ***Internal Relations***

Selama kurun waktu tahun 2012, kegiatan rutin yang dilaksanakan unit CSR untuk pembinaan kepada komunitas internal, yaitu kepada pegawai perusahaan, di antaranya:

#### **1. Baporseni**

Dasar kegiatan Baporseni adalah SK Direksi No.KEP.U/KP.506/II/1/KA-2012 tentang Badan Pembina Olah Raga & Kesenian (Baporseni) tanggal 1 Februari 2012. Kegiatan Baporseni bertujuan memelihara dan meningkatkan kesehatan dan kebugaran jasmani pegawai, serta untuk menampung minat dan bakat para pegawai khususnya dalam bidang olahraga dan kesenian, dengan harapan pegawai dapat menjaga kekompakkan kerja serta menjaga kesehatan tanpa mengganggu kewajibannya dalam bekerja. Selain itu, diarahkan untuk meningkatkan prestasi dan image perusahaan, dengan mengikuti kompetisi-kompetisi Liga Perhubungan, Liga BUMN, dan kompetisi lainnya. Kegiatan Baporseni dilaksanakan di luar jam kerja, dengan kegiatan antara lain bulutangkis, catur, futsal, sepakbola, tenis lapangan, tenis meja, voli, jantung sehat, dan donor darah.

Salah satu ajang pertandingan olahraga internal yang dilaksanakan setiap dua tahun sekali di lingkungan PT KAI (Persero) adalah PORKA (Pekan Olahraga Kereta Api). Pada ulang tahun Kereta Api ke 67 tahun 2012, dilaksanakan PORKA sebagai ajang silaturahmi antar pegawai dan diharapkan agar pegawai mampu menjaga kebersamaan dan harmoni antara berbagai unit kerja sehingga dapat meningkatkan kualitas pelayanan kepada pelanggan/ pengguna jasa KA serta meningkatkan kinerja disiplin dan produktivitas. PORKA tahun 2012 dilaksanakan di Arena Olahraga Universitas Pendidikan Indonesia (UPI) Bandung, mulai tanggal 23 s.d 26 September 2012, dengan tema "Melalui Olahraga Kita Tingkatkan Sportivitas untuk Meningkatkan Pelayanan dan Kinerja Perusahaan", diikuti oleh 692 peserta dari 13 kontingen yang berasal dari seluruh Daerah Operasi (Daop) dan Divisi Regional (Divre), termasuk di dalamnya pegawai anak perusahaan, balai yasa, balai pelatihan dan gudang persediaan. Terdapat tujuh cabang olahraga yang dipertandingkan yaitu bulutangkis, catur, futsal, sepakbola, tenis lapangan, tenis meja, dan voli.



## 2. Kegiatan Rohani/ Keagamaan

Kegiatan keagamaan yang rutin dilaksanakan adalah Berbuka Puasa Bersama Anak Yatim dan Dhuafa. Dengan tujuan untuk menjalin silaturahmi dan berbagi kebahagiaan dengan anak yatim piatu dan kaum dhuafa. Pelaksanaannya dilakukan dalam rangka memperingati Bulan Ramadhan yang bekerja sama dengan Daarut Tauhid. Untuk tahun 2012, tempat kegiatan dilakukan di Auditorium Kantor Pusat pada tanggal 8 Agustus 2012 (20 Ramadhan 1433 H) dengan tema "Buka Bersama Sahabat" Anak Yatim & Dhuafa yang diikuti oleh 520 orang anak dan diisi dengan berbagai hiburan serta kreativitas anak-anak yatim & dhuafa yang hadir.



Majalaya sebagai bahan perbandingan.

Pelatihan MPP Triwulan II dilaksanakan pada tanggal 17-18 Juli 2012 dengan pembekalan diberikan oleh EVP Personel Care & Control dan pemberian motivasi serta seminar kesehatan. Untuk pembekalan secara praktik, diberikan cara membuat kue kering yang dibimbing oleh Yayasan Al-Kalam, dilanjutkan kunjungan kunjungan ke PT Inti Jamur Raya yang berlokasi di Cikole-Lembang. Dalam kunjungan ini para peserta diberi pengetahuan dan penjelasan mengenai cara pembudidayaan berbagai jenis jamur, mulai dari pemilihan bibit, media tanam, perawatan dan pengolahannya hingga menjadi bahan olahan yang siap pakai/jual.



## 3. Kegiatan Pendidikan/ Pelatihan

Untuk mengisi kekosongan pembinaan pegawai oleh unit *Human Resources Development*, CSR/ Bina Lingkungan melaksanakan kegiatan Pelatihan Masa Persiapan Pensiun (MPP), dengan tema "Menikmati Masa Pensiun Sekaligus Menghasilkan Produk Wirausaha."

Pelatihan MPP Triwulan I dilaksanakan pada tanggal 27-28 Maret 2012 dengan pembekalan, dilanjutkan dengan praktik pembuatan sabun aromatherapi dan pembuatan aneka macam roti manis, serta mengunjungi Balai Benih Ikan (BBI) milik Pemda Kabupaten Bandung di Ciparay

## 4. Kegiatan Peringatan Hari Ibu

Kegiatan dalam rangka peringatan Hari Ibu tanggal 22 Desember 2012 bertujuan untuk memberikan semangat dan motivasi untuk para wanita, khususnya para ibu/ karyawati, agar senantiasa bisa menyeimbangkan antara keluarga dan karir sesuai tema "*The Strong Woman, Sukses Keluarga Sukses Karir*", dilaksanakan di Auditorium Kantor Pusat pada tanggal 26 Desember 2012 yang dihadiri oleh seluruh karyawan Kantor Pusat dan dimeriahkan dengan berbagai macam perlombaan, yaitu Lomba MC, Peragaan Busana Nasional dan Cerdas Cermat.

## Eksternal Relations

Kegiatan eksternal perusahaan dilaksanakan sebagai berikut:

1. Penanaman/ penggantian pohon yang mati & pemeliharaan pohon yang ditanam di sekitar stasiun/jalan rel.

Penanaman pohon di Daop & Divre Tahun 2012 dilaksanakan pada pertengahan bulan Desember 2012. Sesuai dengan Instruksi Direksi No.28/UM.303/KA-2012 tanggal 14 November 2012, program penanaman pohon yang dilaksanakan di Daop & Divre tahun 2012 sebanyak 5.550 pohon.

**Penanaman Pohon di Daop & Divre Tahun 2012**

No.	Lokasi	Tempat Penanaman	Jenis Pohon	Vol	Besarnya Dana (Rp)	Waktu Tanam
1	Daop 1	Bendungan-Angke-Kmp Bandan Tambun-Cikarang-Lemah Abang Pondok Jati-Pasar Senen	Glodokan	100	7.500.000	Des 2012
		Sengon	500			
		Glodokan	150			
2	Daop 2	Lintas Purwakarta-Ciganea Gedebage-Cicalengka	Sengon	200	4.000.000	Des 2012
		Glodokan	200			
3	Daop 3	Lintas: Tanjungrasa-Cipunegara Haurgeulis-Kertasemaya Arjawinangun-Cangkring Cirebon-Cirebon Prujakan Waruduwr-Losari Tanjungpelabuhan-Brebes Luwung-Ciledug Kertanggunganbarat-Songgom	Rambutan	35	5.000.000	Des 2012
		Mangga	35			
		Jambu batu	30			
		Belimbing	30			
		Sukun	35			
		Sirsak	30			
		Jambu air	35			
		Mangga	20			
4	Daop 4	Lintas: Semarang-Bojonegoro Bojonegoro-Cepu	Belimbing	150	5.000.000	Des 2012
		Mangga	100			
5	Daop 5	Lintas: Slawi-Purwokerto Purwokerto-Kroya Sidareja-Kroya Maos-Cilacap Kroya-Kutoarjo	Mangga	150	8.000.000	Des 2012
		Rambutan	200			
		Akasia	25			
		Sukun	25			
		Akasia	250			
6	Daop 6	Lintas: Kutoarjo-Yogyakarta Yogyakarta-Solobalapan Solokota-Wonogiri Jebres-Kedungbanteng	Mangga	80	6.000.000	Des 2012
		Mangga	100			
		Rambutan	80			
		Mangga	40			
7	Daop 7	Lintas: Walikukun-Madiun Madiun-Kertosono Kertosono-Jombang Kertosono-Kediri	Mangga	200	5.500.000	Des 2012
		Glodokan	200			
		Akasia	100			
		Mahoni	50			
8	Daop 8	Jombang-Surabaya Gubeng Cepu-Pasar Turi	Mangga	300		
		Pucuk mrh	200			
9	Daop 9	Lintas: Banyuwangi-Kalisat Kalisat-Jember Jember-Klakah	Glodokan	100	7.000.000	Des 2012
		Mangga	100			
		Mangga	100			
10	Divre I	Lintas: Medan-Kisaran Medan-Binjai	Glodokan	300	6.000.000	Des 2012
		Akasia	100			
11	Divre II	Lintas: Padang-Indarung Padang-Padangpanjang Emplasemen Stasiun Padang Emplasemen Stasiun Kertapati	Mangga	100	5.000.000	Des 2012
		Mangga	100			
		Mangga	100			
		Akasia	100	4.000.000	Des 2012	
12	Divre III.1	Lintas: Kertapati-Lubuklinggau Lahat-Prabumulih Emplasemen Stasiun Lahat	Akasia	100		
		Akasia	100			
		Mangga	100	5.000.000	Des 2012	
13	Divre III.2	Empl. Stasiun Tanjungkarang Empl. Stasiun Tarahan	Akasia	300	6.500.000	Des 2012
			200			
		Total		5500	74.500.000	

2. Bakti sosial kepada masyarakat sekitar rel/stasiun di Jawa & Sumatera

Program Bakti Sosial tahun 2012 dilaksanakan di seluruh Daop & Divre dalam rangka HUT KA ke-67, meliputi pengobatan gratis dan khitanan massal, dengan sasaran diberikan kepada warga sekitar stasiun dan

sekitar rel. Dalam program Bakti Sosial dilakukan sosialisasi untuk ikut menjaga kelancaran perjalanan kereta api dan menjaga aset-aset PT KAI (Persero). Dalam kegiatan tersebut PT KAI (Persero) juga mengajak pedagang asongan untuk tidak berjualan di dalam stasiun atau naik ke dalam kereta api.

#### **Realisasi Bakti Sosial dalam Rangka HUT KA ke 67**

No.	Lokasi	Jenis Kegiatan	Vol (Org)	Besarnya Dana (Rp)	Waktu Tanam
1	Daop 1 Sekitar Sta. Cilebut Bogor	Khitanan massal Pengobatan gratis	100	10.000.000	25 Nov 2012
2	Daop 2 Sekitar Sta.Cibatu, Sta. Sadang & Sta. Tagog	Pengobatan gratis	340	11.250.000	27 Sept 2012
3	Daop 3 Sekitar Sta Ciledug	Pengobatan gratis	139	9.500.000	27 Sept 2012
4	Daop 4 BP Tawang	Pengobatan gratis	100	8.000.000	27 Sept 2012
5	Daop 5 BP Kroya Mandiri	Pengobatan gratis Periksa gula darah	200	8.750.000	27 Sept 2012
6	Daop 6 Sekitar Sta.Solojobres	Pengobatan gratis Pemeriksaan Lab	150	7.375.000	1 Okt 2012
7	Daop 7 BP Kertosono	Pemeriksaan gula d arah & fisik	100	8.750.000	10 Okt 2012
8	Daop 8 BP Tapaksiring	Pengobatan gratis	150	12.000.000	27 Sept 2012
9	Daop 9 BP Klakah	Pengobatan gratis	128	8.928.500	27 Sept 2012
10	Divre I BP Medan	Pengobatan gratis	100	8.400.000	27 Sept 2012
11	Divre II BP Lenteng Agung	Pengobatan gratis	150	9.000.000	27 Sept 2012
12	Divre III.1 BP Kertapati	Pengobatan gratis	100	10.900.000	27 Sept 2012
13	Divre III.2 BP Baturaja & BP Kotabumi	Pengobatan gratis Khitanan massal	192	13.000.000	27 Sept 2012
Total				125.853.500	

3. *Community Development* kepada masyarakat sekitar stasiun dan rel di Jawa & Sumatera.

*Community development* merupakan kepedulian perusahaan terhadap masyarakat yang tinggal di wilayah stasiun maupun sekitar rel yang memiliki kerawanan gangguan operasional kereta api yang tinggi. Tujuannya untuk mengurangi gangguan perjalanan kereta api yang diakibatkan karena pelemparan ke

arah kereta yang sedang berjalan, pengrusakan maupun pencurian sarana dan prasarana kereta api. Sehingga diharapkan masyarakat sekitar rel dapat membantu atau ikut serta dalam menjaga keamanan sarana dan prasarana perkeretaapian, serta dapat memberikan pengertian kepada anak-anak untuk tidak melakukan pelemparan ke arah kereta yang sedang berjalan.

#### **Kegiatan *Community Development* yang Dilaksanakan**

No.	Lokasi	Jenis Kegiatan	Besarnya Dana (Rp)	Waktu Tanam
1	Daop 5 Purwokerto	Sarana olahraga	5.750.000	10 Mei 2012
2	Daop 2 Bandung	Sarana ibadah mushola di Stasiun Rancaekek	5.000.000	11 Juli 2012
3	Daop 8 Surabaya	Komunitas band di Stasiun Surabaya Gubeng	3.700.000	1 Agustus 2012
4	Daop 8 Surabaya	Sarana ibadah Mesjid Al-Qithaar	12.900.000	14 Sept 2012
5	Daop 2 Bandung	Sarana ibadah Mesjid At-Taqwa Andir	6.850.000	18 Sept 2012
6	Daop 9 Jember	Sarana ibadah mushola di Stasiun Kalisat & Stasiun Ledokombo	8.850.000	25 Okt 2012
7	Divre III.1 Tanjungkarang Depok	Bak & gerobak sampah Sponsorship paket Bakti Ibu Yayasan Khoiru Ummah	14.000.000 5.000.000	20 Nov 2012 11 Des 2012
8	Daop 2 Bandung	Sponsorship Acara Tahun Baru Zamov Festival di Jembatan Opat Kiaracondong	10.000.000	26 Des 2012
9	Daop 2 Bandung	Pengaspalan jalan di Stasiun Sasaksaat	23.150.000	27 Des 2012
Total			100.650.000	

#### 4. Penelitian/ Survei

Survei di wilayah Divre III.2 Tanjungkarang dilaksanakan pada tanggal 16 Oktober 2012. Kegiatan survei dilakukan dalam rangka:

- 1) Sosialisasi pembentukan CSR daerah dengan harapan agar daerah lebih memahami fungsi CSR dalam perusahaan
- 2) Mengumpulkan informasi mengenai kondisi masyarakat di daerah yang sering mengalami rawan gangguan kamtibmas, yaitu:
  - a. Kec. Sawah Brebes
  - b. Kec. Way Halim
  - c. Tarahan (Km 6 + 821)
  - d. Kotabumi (Km 97 + 669 s.d Km105 + 828)
  - e. Martapura (Km 183 + 607 s.d Km 195 + 641)
  - f. Baturaja – Tiga Gajah (Km 227 + 985 s.d Km 229 + 978)
  - g. Desa Haji Pemanggilan (Km 62 + 900 s.d Km 69 + 750)
  - h. Desa Blambangan Umpu (Km 147 + 949 s.d Km 163 + 032)
  - i. Desa Lubuk Rukam (Km 259 + 592 s.d 267 + 099)
  - j. Desa Pagar Gunung (Km 290 + 735 Km)

Di daerah tersebut ada Pondok Pesantren dan banyak anak-anak yang bermain di sekitar rel, sehingga kadang-kadang mereka iseng untuk melempari kereta api.
- 3) Melaksanakan pelestarian lingkungan hidup berupa peninjauan ke daerah yang akan melaksanakan penghijauan, menjelang musim hujan.
- Penanaman pohon dilaksanakan di sekitar Kantor Divre III.2 Tanjungkarang, Emplasemen Stasiun Tanjungkarang, Emplasemen Stasiun Tarahan, dan Emplasemen Stasiun Rengas. Jenis pohon yang ditanam adalah tanaman keras (Glodokan Tiang dan Pucuk Merah) dan tanaman buah-buahan (Mangga, Rambutan, dll).
- 4) Pemberian bantuan sosial kepada masyarakat berupa:
  - a. Bantuan bak sampah:

Pembuatan Tempat Pembuangan Sampah (TPS) di belakang Dipo Lokomotif sebagai pengganti TPS yang berada di samping Stasiun Tanjungkarang. Pertimbangan perpindahan berdasarkan permintaan Pemkot Bandar Lampung untuk lebih mendayagunakan area komersial di sekitar stasiun.

#### b. Bantuan gerobak sampah

Melaksanakan putusan Rakor antara PT KAI (Persero) & PT Bukit Asam dalam rangka mengurangi kebiasaan masyarakat membuang sampah ke rangkaian KA Babaranjang isi pada saat KA Babaranjang berhenti di Semboyan 7. Diduga pelemparan sampah ke rangkaian isi KA Babaranjang dilakukan oleh masyarakat di sekitar lintas Tarahan, Tanjungkarang, Labuhanbatu, dan Rejosari.

#### 5) Persiapan penetapan Desa Binaan PT KAI (Persero)

Untuk melaksanakan program pemerintah dalam rangka mengentaskan kemiskinan, ditetapkan bahwa Badan Usaha Milik Negara (BUMN) harus membangun Desa Binaan di wilayah kerja BUMN. Peninjauan terhadap calon Desa Binaan dilakukan di sekitar Stasiun Rengas, yang terbagi menjadi 2 dusun, yaitu:

- a. Dusun IV (orang Jawa) Bangun Rejo yang berlokasi di seberang Stasiun Rengas
- b. Dusun VI (orang Sunda) Umbul Kelapa yang berlokasi di belakang Stasiun Rengas

## Program Kemitraan (PK)

Realisasi penyaluran dana Program Kemitraan (PK) pada tahun 2012 terealisasi sebesar Rp 3.378.355 atau 109,86% dari anggaran sebesar Rp 3.075.017. Penyaluran dana Program Kemitraan mencakup enam wilayah binaan yaitu Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, DI Yogyakarta, Jawa Timur, DKI Jakarta, dan Sumatera Selatan.

### Realisasi Penyaluran Dana Program Kemitraan Tahun 2012

(dalam ribuan Rupiah)

No.	Uraian	Realisasi Tahun 2011	Realisasi Tahun 2012	Rasio (%) 4:3
1	Jawa Barat	720.000	820.000	113,89
2	Jawa Tengah	646.000	586.000	90,71
3	D.I Yogyakarta	235.000	198.000	84,26
4	Jawa Timur	1.120.500	1.087.000	97,01
5	Sumatera Selatan	375.000	380.000	101,33
6	DKI Jakarta	355.000	40.000	11,27
7	Hibah	111.940	267.355	238,84
Total		3.563.440	3.378.355	94,81

Saldo awal dana kemitraan per 1 Januari 2012 sebesar Rp 467.042, jumlah penerimaan sebesar Rp 4.079.373, pengeluaran sebesar Rp 4.148.942 sehingga saldo akhir sebesar Rp 397.472.

### Posisi Dana Program Kemitraan Tahun 2012

(dalam ribuan Rupiah)

No.	Uraian	Realisasi Tahun 2011	Realisasi Tahun 2012	Rasio (%) 4:3
A	SUMBER DANA			
1	SALDO AWAL	113.850	467.042	410,23
2	PENERIMAAN			
a.	Penyisihan Laba Perusahaan	2.163.360	605.724	28,00
b.	Pengembalian Pokok	1.565.967	2.335.628	149,15
c.	Bunga Pinjaman	228.166	349.852	153,33
d.	Jasa Giro	13.815	9.506	68,81
e.	Pemindahbukuan dari daerah	3.181	-	-
f.	Pemindahbukuan dari pusat	1.757.233	670.614	38,16
g.	Lainnya	26.492	108.048	407,85
<b>Jumlah 2</b>		5.758.215	4.079.373	70,84
<b>Jumlah Dana Tersedia</b>		5.872.065	4.546.415	77,42
B	PENGGUNAAN DANA			
a.	Pinjaman/ Bantuan Modal Kerja	3.451.500	3.111.000	90,13
b.	Hibah	111.939	267.355	238,84
c.	Pajak & Biaya adm.	7.418	1.901	25,63
d.	Monitoring & Survei	28.800	67.050	232,81
e.	Honor Tim PKBL	15.222	14.457	94,97
f.	Pemindahbukuan dari daerah	3.181	670.614	21.081,86
g.	Pemindahbukuan dari pusat	1.757.283	-	-
h.	Lainnya	29.679	16.565	55,81
<b>Jumlah 3</b>		5.405.023	4.148.942	76,76
<b>SALDO AKHIR</b>		467.042	397.472	85,10

# Laporan Keuangan Konsolidasian



**LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN /  
INDEPENDENT AUDITORS' REPORT  
DAN / AND**  
**LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN /  
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS**  
**UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR TANGGAL  
31 DESEMBER 2012 DAN 2011 /  
FOR THE YEARS ENDED  
DECEMBER 31, 2012 AND 2011**  
**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAN ENTITAS ANAK / AND ITS SUBSIDIARIES**

Nomor / Number : 006/LAI-KAI/III/2013  
Tanggal / Date : 22 Maret / March 22, 2013

KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3<sup>rd</sup> Floor, Suite D, Jl. Casablanca Kav. 18, Jakarta 12870, Indonesia  
Telp.: +62 21 831 7046 - 48, 8370 1104. Fax.: +62 21 831 7050. Email: hlbjakarta@hadori.co.id

HLB Hadori Sugiarto Adi & Rekan is a member of **HLB** International. A world-wide organization of accounting firms and business advisers





KERETA API



SURAT PERNYATAAN DIREKSI  
TENTANG

TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN  
PT . KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN  
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2012

Kami yang bertanda tangan dibawah ini:

- |                             |   |  |
|-----------------------------|---|--|
| 1. Nama                     | : | IGNASIUS JONAN                                       |
| Alamat Kantor               | : | Jl. Perintis Kemerdekaan No.1 Bandung                |
| Alamat domisili, sesuai KTP | : | Jl Brawijaya III No.87 Cipete Kebayoran Baru, Jaksel |
| Nomor Telepon               | : | -  |
| Jabatan                     | : | Direktur Utama                                       |
| 2. Nama                     | : | KURNIADI ATMOSASMITO                                 |
| Alamat Kantor               | : | Jl. Perintis Kemerdekaan No.1 Bandung                |
| Alamat domisili, sesuai KTP | : | Taman Meruya Ilir Blok H-7/16 Jakarta Barat          |
| Nomor Telepon               | : | 021 – 5851087  |
| Jabatan                     | : | Direktur Keuangan                                    |

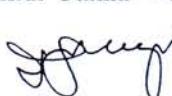
Menyatakan bahwa :

1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian Laporan Keuangan Perusahaan.
2. Laporan Keuangan Perusahaan telah disusun dan disajikan sesuai dengan Prinsip Akuntansi yang berlaku Umum di Indonesia.
3. Semua informasi dalam Laporan Keuangan Perusahaan telah dimuat secara lengkap dan benar.
4. Laporan Keuangan Perusahaan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material.
5. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

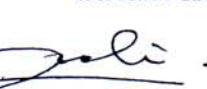
Bandung, 22 Maret 2013

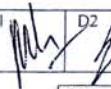
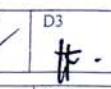
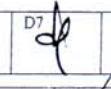
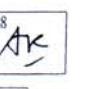
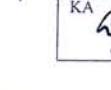
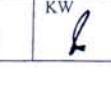
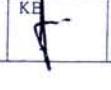
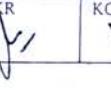
Direktur Utama

  
  
EAAC1AF38002460  
6000 DJP

IGNASIUS JONAN  
NIPP. 63621

Direktur Keuangan

  
KURNIADI ATMOSASMITO  
NIPP. 90022

D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
							
KA	KW	KE	KR	KC	KF		
							



PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
Dan Entitas Anak  
Daftar Isi

PT Kereta Api Indonesia (Persero)  
And Its Subsidiaries  
Table of Contents

	Halaman/ Page	
SURAT PERNYATAAN DIREKSI		DIRECTORS' STATEMENT LETTER
LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN	1	INDEPENDENT AUDITORS' REPORT
LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN - Pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut		CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS - As of December 31, 2012 and 2011 and for the years then ended
Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian	5	Consolidated Statements of Financial Position
Laporan Laba Rugi Komprehensif Konsolidasian	7	Consolidated Statements of Comprehensive Income
Laporan Perubahan Ekuitas Konsolidasian	8	Consolidated Statements of Changes In Equity
Laporan Arus Kas Konsolidasian	9	Consolidated Statements of Cash Flows
Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasian	12	Notes to Consolidated Financial Statements
INFORMASI TAMBAHAN - Pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 dan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut		SUPPLEMENTARY INFORMATION - As of December 31, 2012 and 2011 and for the years then ended
Laporan Posisi Keuangan Tersendiri Entitas Induk	136	Statements of Financial Position - Parent Company Only
Laporan Laba Rugi Komprehensif Tersendiri Entitas Induk	138	Statements of Comprehensive Income - Parent Company Only
Laporan Perubahan Ekuitas Tersendiri Entitas Induk	139	Statements of Changes In Equity - Parent Company Only
Laporan Arus Kas Tersendiri Entitas Induk	140	Statements of Cash Flows - Parent Company Only



# **LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN/ INDEPENDENT AUDITORS' REPORT**



Nomor : 006/LAI-KAI/III/13

No. 006/LAI-KAI/III/13

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi  
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

The Shareholders, Board of Commissioners  
and Directors  
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

#### LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

Kami telah mengaudit laporan posisi keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") dan Entitas Anak tanggal 31 Desember 2012 dan 2011, serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Kami juga melakukan pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern. Laporan keuangan konsolidasian dan kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian berdasarkan audit kami.

#### INDEPENDENT AUDITORS' REPORT

We have audited the accompanying consolidated statements of financial position of PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the "Company") and its Subsidiaries as of December 31, 2012 and 2011, and the related consolidated statements of comprehensive income, consolidated statements of changes in shareholders' equity, and consolidated statements of cash flows for the years then ended. We also conducted the tests of Company's compliance to applicable laws and regulations and internal control. The consolidated financial statements and Company's compliance to the laws and regulations and internal control is the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audits.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia (BPK RI). Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Selain itu audit mencakup pengujian atas kepatuhan perusahaan terhadap kontrak, dan pasal-pasal tertentu peraturan Perundang-Undangan serta kepatuhan terhadap pengendalian intern. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

We conducted our audits in accordance with auditing standards established by Indonesian Institute of Certified Public Accountants and State-Financial Auditing Standards issued by the Audit Board of the Republic of Indonesia (BPK RI). Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. In addition, an audit also includes testing of Company's compliance to contracts, and certain articles of laws and regulations and compliance to internal control. We believe that our audits provide a reasonable basis for our opinion.

#### KANTOR PUSAT JAKARTA

Wisma Staco, 3<sup>rd</sup> Floor, Suite 0, 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





# Hadori Sugiarto Adi & Rekan

C e r t i f i e d P u b l i c A c c o u n t a n t s

Nomor: 006/LAI-KAI/III/13

No. 006/LAI-KAI/III/13

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasian yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Entitas Anak tanggal 31 Desember 2012 dan 2011, dan hasil usaha, serta arus kas konsolidasian untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

Sebagaimana dijelaskan dalam Catatan 5.j, 16 dan 35 atas laporan keuangan konsolidasian, Perusahaan telah mengubah kebijakan akuntansi atas pengakuan aset tetap yang berasal dari Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya (BPYBDS). Sebelum tahun 2012, Perusahaan mengakui aset tetap yang berasal dari BPYBDS dalam laporan posisi keuangan setelah diterimanya Berita Acara Serah Terima (BAST). Pada tahun 2012 aset tetap yang berasal dari BPYBDS diakui dalam laporan posisi keuangan setelah diterimanya Berita Acara Serah Terima Operasi (BASTO), perubahan tersebut diperlakukan secara prospektif karena tidak praktis untuk penerapan secara retrospektif.

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan. Laporan keuangan Induk Perusahaan terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan terhadap laporan keuangan pokok dan bukan merupakan bagian laporan keuangan pokok yang diharuskan. Informasi tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan pokok secara keseluruhan.

*In our opinion, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2012 and 2011, and the results of their operations, and their consolidated cash flows for the years then ended, in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards.*

*As described in Notes 5.j, 16 and 35 to the consolidated financial statements, the Company have changed accounting policy for the basic recognition of fixed asset from the Undefined Status of Government Aid (BPYBDS). Before year 2012, Company recognized as asset BPYBDS in financial statements after Minute of Handover (BAST), meanwhile in 2012 asset BPYBDS are recorded in financial statements after Minute of Handover for Operation (BASTO), in regard applying retrospect of such change not be practicable, Company decide to apply it by prospecton.*

*Our audits were conducted for the purpose of forming an opinion on the basic consolidated financial statements taken as a whole. The attached Parent Company's Financial Statements are presented for purposes of additional analysis of the basic consolidated financial statements rather than as part of required basic financial statements. Such information has been subjected to our auditing procedures applied in the audit of financial statements, and in our opinion, are presented fairly, in all material respects, in relation to the basic consolidated financial statements taken as a whole.*





# Hadori Sugiarto Adi & Rekan

C e r t i f i e d   P u b l i c   A c c o u n t a n t s

Nomor: 006/LAI-KAI/III/13

No. 006/LAI-KAI/III/13

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern, kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen dengan surat kami No. 006A/LK-UU/KAI/III/13 dan No. 006A/LK-PI/KAI/III/13, tanggal 22 Maret 2013.

*Compliance to laws and regulations and internal control, we submit separately to management with our letter No. 006A/LK-UU/KAI/III/13 and No. 006A/LK-PI/KAI/III/13, dated March 22, 2013.*

**Drs. Theodorus Hirijanto, Ak, CPA**  
Izin Akuntan Publik/Public Accountant License AP. 0306

22 Maret 2013/March 22, 2013

**NOTICE TO READERS**

*The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the financial position and the results of operations changes in equity and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than those in Indonesia. The standards, procedures and practices to audit such consolidated financial statements are those generally accepted and applied in Indonesia.*



# **LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN/ CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS**



The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN  
31 Desember 2012 dan 2011  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION  
December 31, 2012 and 2011  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	Catatan/ Notes	2011	
<b>ASET</b>				
<b>ASET LANCAR</b>				<b>ASSETS</b>
Kas dan Setara Kas	1.095.851.208.214	5b,5g,5s,7	590.799.186.748	Cash and cash equivalent
Investasi Jangka Pendek	-	8	-	Short-term investment
Piutang Usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu Rp.4.761.217.274 tahun 2012 dan Rp.6.960.057.995 tahun 2011)	247.396.848.651	5f,5h,9	238.306.700.450	Trade receivables (net of allowance for doubtful accounts of Rp.4.761.217.274 in 2012 and Rp.6.960.057.995 in 2011)
Piutang Lain-Lain (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu Rp.183.759.065.307 tahun 2012 dan Rp.177.281.858.228 tahun 2011)	47.678.911.965	10	46.132.814.351	Other receivables (net of allowance for doubtful accounts of Rp.183.759.065.307 in 2012 and Rp.177.281.858.228 in 2011)
Persediaan	692.500.147.012	5i,11	561.584.397.901	Inventories
Pendapatan Yang Masih Akan Diterima	142.623.598.932	12	158.405.807.786	Accrued income
Uang Muka	136.136.662.428	13	10.570.178.668	Advances
Pajak Dibayar Dimuka	42.465.344.168	14a	23.598.918.404	Prepaid taxes
Aset Lancar Lainnya	136.160.856.148	15	194.033.149.763	Other current assets
<b>Jumlah Aset Lancar</b>	<b>2.540.813.577.519</b>		<b>1.823.431.154.071</b>	<b>Total current assets</b>
<b>ASET TIDAK LANCAR</b>				<b>NON-CURRENT ASSETS</b>
Aset Pajak Tangguhan	198.455.220.454	5p,6c,14e	196.045.199.105	Deferred tax assets
Aset Tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp.2.609.996.505.224 tahun 2012 dan Rp.2.245.507.381.770 tahun 2011)	5.968.032.440.222	5j,5m,6a,16	3.924.172.361.931	Fixed assets (net of accumulated depreciation of Rp.2.609.996.505.224 in 2012 and Rp.2.245.507.381.770 in 2011)
Properti Investasi	945.283.762	5k,17	1.239.552.779	Investment properties
Aset Lain-lain:				Other assets:
Aset Dalam Pelaksanaan	-	5l,18	66.714.368.157	Construction In Progress
Persediaan Scrap - Bersih	6.109.939.010	19	-	Net - Scrap inventory
Beban Ditangguhkan - Bersih	3.779.570.085	5n,20	1.273.507.550	Net - Deferred charges
Aset Tak Berwujud - Bersih	4.496.899.598	5o,21	-	Net - Intangible assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana - Bersih	180.760.918.916	22	-	Net - Infrastructure assets operating rights
Aset Pengelolaan Bersama	5.635.179.660	5o,23	1.064.278.737	Joint operation assets
Dana Pensiun Swakelola	51.560.166.018	24a	52.463.909.852	Self-managed pension fund
Lain-lain	472.837.170	25	5.493.720	Others
<b>Jumlah Aset Lain-lain</b>	<b>252.815.510.457</b>		<b>121.521.558.016</b>	<b>Total other assets</b>
<b>Jumlah Aset Tidak Lancar</b>	<b>6.420.248.454.895</b>		<b>4.242.978.671.831</b>	<b>Total non-current assets</b>
<b>JUMLAH ASET</b>	<b>8.961.062.032.414</b>		<b>6.066.409.825.902</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

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
LAPORAN POSISI KEUANGAN KONSOLIDASIAN  
31 Desember 2012 dan 2011  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION  
December 31, 2012 and 2011  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	Catatan/ Notes	2011	
<b>LIABILITAS DAN EKUITAS</b>				<b>LIABILITY AND EQUITY</b>
<b>LIABILITAS</b>				<b>LIABILITY</b>
<b>LIABILITAS LANCAR</b>				<b>CURRENT LIABILITIES</b>
Pinjaman Jangka Pendek	749.013.330.026	5h,26	418.206.935.918	Short-term loans
Utang Usaha	739.095.511.661	5q,27	345.502.329.991	Trade payables
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	109.916.317.084	28	128.929.822.289	Accrued expenses
Utang Pajak	222.903.969.068	14b	171.787.737.598	Taxes payable
Pendapatan Diterima Dimuka	207.988.430.588	29	121.824.692.172	Unearned revenues
Liabilitas Lancar Lainnya	147.737.736.744	30	51.339.936.867	Other current liabilities
Jumlah Liabilitas Lancar	<u>2.176.655.295.172</u>		<u>1.237.591.454.835</u>	Total current liabilities
<b>LIABILITAS TIDAK LANCAR</b>				<b>NON-CURRENT LIABILITIES</b>
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja	83.923.881.469	5r,6b,31	72.181.164.914	Post-employment benefit obligation
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	575.763.202.000	32	655.263.202.000	Lump sum pension contribution liability
Utang Iuran Pensiun Swakelola	51.560.166.018	24b	52.463.909.852	Self-managed pension fund contribution liability
Pinjaman Jangka Panjang	749.746.442.333	5h,33	100.714.800.000	Long-term loans
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	<u>1.460.993.691.819</u>		<u>880.623.076.766</u>	Total non-current liabilities
<b>Jumlah Liabilitas</b>	<u><b>3.637.648.986.991</b></u>		<u><b>2.118.214.531.601</b></u>	<b>Total liability</b>
<b>EKUITAS</b>				<b>EQUITY</b>
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada Pemilik - Entitas Induk				Equity attributable to owners of the company - parent entity
Modal Saham	3.296.547.000.000	34	2.470.000.000.000	Capital stock
(Modal dasar 3.500.000 saham, nominal Rp.1.000.000 per saham. Ditempatkan dan disetor penuh 3.296.547 saham pada 2012 dan 2.470.000 saham pada 2011)				(Authorized 3.500.000 shares, par Rp.1.000.000 per share. Issued and fully paid 3.296.547 shares in 2012 and 2.470.000 shares in 2011)
Bantuan Pemerintan Yang Belum Ditentukan Statusnya	951.193.264.935	35	826.546.294.646	Government equity participation
Selisih Likuidasi	968.134.948	36	968.134.948	Difference liquidation
Saldo Laba:				Retained earnings:
Cadangan Umum	4.747.279.983		4.747.279.983	General reserve
Saldo Laba Yang Dicadangkan	669.202.921.083		468.304.367.743	Appropriated
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	<u>357.570.908.794</u>		<u>133.862.095.524</u>	Unappropriated
Jumlah Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada Pemilik - Entitas Induk	<u>5.280.229.509.743</u>		<u>3.904.428.172.844</u>	Total equity attributable to owners of the company - parent entity
Kepentingan Non Pengendali	43.183.535.680	3,37	43.767.121.457	Non controlling interest
<b>Jumlah Ekuitas</b>	<u><b>5.323.413.045.422</b></u>		<u><b>3.948.195.294.301</b></u>	<b>Total equity</b>
<b>JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS</b>	<u><b>8.961.062.032.414</b></u>		<u><b>6.066.409.825.902</b></u>	<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-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME  
 For The Years Ended December 31, 2012 and 2011  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	Catatan/ Notes	2011	
PENDAPATAN	6.966.237.422.231	2b,5t,38	6.094.094.921.185	REVENUE
BEBAN POKOK PENDAPATAN	5.024.796.214.066	5t,39	4.675.845.822.032	COST OF REVENUES
Laba Kotor	1.941.441.208.165		1.418.249.099.153	Gross Profit
BEBAN USAHA		5t,40		OPERATING EXPENSES
Beban Penjualan	4.665.755.062		28.506.641.559	Selling expense
Beban Umum dan Administrasi	1.239.136.327.998		1.249.353.624.732	General and administration expense
Jumlah beban usaha	1.243.802.083.060		1.277.860.266.291	Total operating expenses
LABA USAHA	697.639.125.105		140.388.832.861	OPERATING INCOME
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN		5t,41		OTHER INCOME (EXPENSE)
Pendapatan Bunga	20.880.701.332		23.359.653.346	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(71.468.080.476)		(25.868.143.889)	Interest expense
Lain-lain - Bersih	(51.147.469.191)		160.176.583.279	Net - others expense
Jumlah pendapatan (beban) lain-lain	(101.734.848.335)		157.668.092.736	Total other income (expense)
LABA SEBELUM PAJAK PENGHASILAN	595.904.276.770		298.056.925.597	PROFIT BEFORE INCOME TAX
MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN		5p,14c		BENEFIT (EXPENSE) INCOME TAX
Pajak Kini	(173.209.455.228)		(89.619.155.470)	Current tax
Pajak Tangguhan	2.410.021.348		(7.193.288.743)	Deferred tax
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	(170.799.433.880)		(96.812.444.213)	Total benefit (expense) income tax
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	425.104.842.890		201.244.481.385	NET INCOME FOR THE YEAR
Pendapatan Komprehensif Lain	-		-	Other comprehensive income
Jumlah Pendapatan Komprehensif	425.104.842.890		201.244.481.385	Total comprehensive income
Laba Yang Dapat Diatribusikan Kepada				Net income attributable to owner of the
Pemilik Entitas Induk	425.567.786.492		201.908.093.809	Parent Entity
Kepentingan Non Pengendali	(462.943.601)		(663.612.424)	Non Controlling Interest
Laba Bersih Tahun Berjalan	425.104.842.890		201.244.481.385	Current Year Net-Income
Jumlah Laba Komprehensif Yang Dapat				Total comprehensif income attributable to
Diatribusikan Kepada				
Pemilik Entitas Induk	425.567.786.492		201.908.093.809	Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non Pengendali	(462.943.601)		(663.612.424)	Non Controlling Interest
Jumlah Laba Komprehensif	425.104.842.890		201.244.481.385	Total Comprehensive Income
Laba Per Saham - Dasar	155.004,66		81.744,17	Earning Per Share - Basic

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN  
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2011  
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY  
FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2012 AND 2011  
(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	Saldo Labar/ Retained Earnings Dicadangkan/ Un-Accrued	Ekuitas yang dapat distribusikan kepada Pemilik/ Equity attributable to owners of the company	Kepentingan Non Pengendali/ Not controlling interest	Jumlah Ekuitas/ Total Equity	Balance at December 31, 2010
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh/ Paid-up Capital Stock	2,470,000,000.000	1,072,940,984.034	968,134,948	4,747,279,983	2,662,295,000.512	148,290,088,946	3,953,241,488,423	44,568,562,869
<b>Saldo 31 Desember 2010</b>								<b>3,997,810,051,291</b>
Cadangan	-	-	-	212,009,367,231	(212,009,367,231)	-	-	Allowance
Koreksi BPYBDS	-	(246,394,689,388)	-	-	(246,394,689,388)	-	-	BPYBDS correction
Dividen	-	-	-	-	-	(78,763,279)	-	Dividend
Program PKBL	-	-	-	-	(4,326,720,000)	(4,326,720,000)	-	Program PKBL
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	201,908,093,809	201,908,093,809	(63,612,424)	Current year net - Income
Pengaruh setoran modal induk ke entitas anak	-	-	-	-	-	(59,065,709)	(59,065,709)	Influence of the parent capital contributions to subsidiaries
<b>Saldo 31 Desember 2011</b>								<b>Balance at December 31, 2011</b>
Cadangan	-	-	-	200,888,553,340	(200,888,553,340)	-	-	Allowance
Setoran Modal dari BPYBDS	826,547,000.000	(826,546,294,646)	-	(705,354)	-	-	-	BPYBDS correction
Pembahaman BPYBDS	-	951,193,264,935	-	-	951,193,264,935	-	-	Dividend
Program PKBL	-	-	-	-	(1,009,540,469)	(1,009,540,469)	(1,009,540,469)	Program PKBL
Dividen untuk Non Pengendali	-	-	-	-	(2,177,132)	(2,177,132)	(68,524,518)	Non-controlling interest dividend
Koreksi saldo laba entitas anak	-	-	-	-	-	(114,586)	(2,291,718)	Subsidiaries retained earnings correction
Koreksi saldo Non Pengendali	-	-	-	-	52,003,073	(52,003,073)	-	Non-controlling interest balance correction
Laba Periode Berjalan	-	-	-	-	425,567,786,492	425,567,786,492	(42,943,601)	Current year net - Income
<b>Saldo 31 Desember 2012</b>								<b>Balance at December 31, 2012</b>
3,296,547,000.000	951,193,264,935	968,134,948	4,747,279,983	669,202,921,083	357,570,908,794	5,280,229,509,743	43,183,535,980	5,323,413,045,422

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**  
**DAN ENTITAS ANAK**  
**LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN**  
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**  
**AND ITS SUBSIDIARIES**  
**CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS**  
 For The Years Ended December 31, 2012 and 2011  
 (Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI</b>			
<b>Laba (Rugi) Operasi - Bersih</b>	425.567.786.492	201.908.093.809	<b>CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES</b>
Ditambah (dikurangi) pos-pos yang tidak mempengaruhi kas dan setara kas:			<b>Net Income (Loss) From Operations</b>
Penyusutan Aset Tetap	244.558.552.833	247.818.931.793	Increased (decreased) in accounts that not affect cash and cash equivalents
Amortisasi	11.249.836.090	-	Depreciation of fixed assets
Aset Pajak Tangguhan	(2.410.021.348)	7.193.288.743	Amortization
Selisih rekonsiliasi BPYBDS	124.646.970.289	(67.452.308.866)	Deferred tax assets
Setoran Modal Pemerintah	826.547.000.000	-	BPYBDS difference reconciliation
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	(79.500.000.000)	(79.500.000.000)	Government capital deposit
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja	11.742.716.555	29.006.143.459	Debt of pension fund paid at once
Utang Iuran Pensiun Swakelola	(903.743.834)	(18.110.605.424)	Post-employment benefit obligations
Cadangan Penghapusan Piutang	-	1.600.655.625	Self managed pension obligation
Kas dan setara kas sebelum perubahan modal kerja	1.561.499.097.076	322.464.199.139	Allowance for doubtful accounts
Perubahan Modal Kerja:			Cash and cash equivalents before changes of working capital
Penurunan (Kenaikan) Aset Lancar:			Changes of working capital
Piutang Usaha	(9.090.148.201)	(78.422.387.172)	Increase (decrease) of current assets
Piutang Lain-lain	(1.546.097.614)	(32.981.057.183)	Trade receivables
Persediaan	(130.915.749.111)	8.820.978.865	Other receivables
Pendapatan Yang Masih Harus Diterima	15.782.208.854	(19.296.774.561)	Inventories
Uang Muka	(125.566.483.760)	32.370.307.906	Accrued income
Uang Muka Pajak	(18.866.425.764)	79.084.302.987	Advances
Aset Lancar Lainnya	57.872.293.615	88.483.217.954	Tax advances
Kenaikan (Penurunan) Liabilitas Lancar:			Other current assets
Utang Usaha	393.593.181.670	125.881.455.224	Increase (decrease) of current liabilities
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	(19.013.505.205)	(12.135.646.907)	Trade payable
Utang Pajak	51.116.231.470	57.469.886.082	Accrued expenses
Pendapatan Diterima Dimuka	86.163.738.416	21.787.718.293	Tax payable
Utang Lancar Lainnya	96.397.799.877	14.707.022.021	Unearned revenue
Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk) aktivitas operasi	395.927.044.248	285.769.023.508	Other current liabilities
	1.957.426.141.324	608.233.222.647	Net cash provided from (used for) operating activities
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI</b>			
<b>INVESTASI</b>			
Pelepasan (Perolehan) Aset:			<b>CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES</b>
Investasi Properti	294.269.017	(1.239.552.779)	Disposal of assets acquisition
Aset Tetap	(2.288.418.631.124)	(1.095.840.808.521)	Short term investment
Hak Pengelolaan Aset Prasarana	(192.010.755.006)	-	Acquisition of fixed assets
Aset Dalam Pelaksanaan	66.714.368.157	(26.692.485.506)	Infrastructure assets management rights
Aset Pengelolaan Bersama	(4.570.900.923)	-	Construction in progress
Suku Cadang dan Perlengkapan			Joint operation assets
Slow-Moving	(6.109.939.010)	-	Spare parts and slow moving equipment
Aset Tak Berwujud	(4.496.899.598)	-	Intangible assets
Beban Ditangguhkan	(2.506.062.535)	1.120.308.760	Deferred expense
Dana Iuran Pensiun Swakelola	903.743.834	18.110.605.424	Self - managed pension obligation
Lain-lain	(467.343.450)	-	Others
Kas bersih diperoleh dari (digunakan) untuk aktivitas operasi	(2.430.668.150.638)	(1.104.541.932.622)	Net cash provided by (used in) investing activities

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
 DAN ENTITAS ANAK  
 LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN  
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
 AND ITS SUBSIDIARIES  
 CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS  
 For The Years Ended December 31, 2012 and 2011  
 (Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN</b>			
Pinjaman Jangka Pendek	330.806.394.108	256.383.418.708	Short-term loans
Pinjaman Jangka Panjang	649.031.642.333	100.714.800.000	Long-term Loans
Kepentingan Non Pengendali	(583.585.777)	(801.441.412)	Non Controlling Interest
Pembagian Laba Tahun Sebelumnya:			In profits the previous year
Saldo Laba Yang Dicadangkan	200.898.553.340	212.009.367.231	Appropriated retained earnings
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	(201.858.973.223)	(216.336.087.231)	Unappropriated retained earnings
Kas bersih diperoleh dari (digunakan) untuk aktivitas pendanaan	<u>978.294.030.781</u>	<u>351.970.057.297</u>	Net cash provided (by used) in financing activities
Kenaikan (Penurunan) Kas dan Setara Kas	505.052.021.466	(144.338.652.678)	Increase (Decrease) In Cash and Cash Equivalents
Kas dan Setara Kas awal tahun	590.799.186.748	735.137.839.426	Cash and Cash Equivalents at Beginning of Year
<b>Kas dan Setara Kas akhir tahun</b>	<b><u>1.095.851.208.214</u></b>	<b><u>590.799.186.748</u></b>	<b>Cash and Cash Equivalents at End of Year</b>

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements

**CATATAN ATAS  
LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN/  
NOTES TO  
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS**



## 1. UMUM

### a. Pendirian dan Legalitas

PT Kereta Api Indonesia atau disingkat PT Kereta Api Indonesia (Persero) didirikan dengan akta 01-06-1999 nomor 2, yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, SH., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki dengan akta tertanggal 13-09-1999 nomor 14, dibuat dihadapan Imas Fatimah, SH., Notaris di Jakarta, akta-akta mana telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia, demikian berdasarkan Surat Keputusannya tertanggal 01-10-1999 nomor C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal 14-01-2000 nomor 4 Tambahan Nomor 240/2000, serta kemudian susunan anggota Direksi dan Komisaris perseroan tersebut telah diubah dengan akta-akta masing-masing dan berturut-turut tertanggal 29-07-2005 nomor 54, dan 29-08-2005 nomor 49, dan tertanggal 31-10-2005 nomor 59, yang ketiganya dibuat oleh Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung tentang pemberitahuan perubahan Direksi dan Komisaris, Perseroan mana telah diterima oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, demikian berdasarkan Surat tertanggal 23-09-2005 Nomor C-UM.02.01.14075 dan tertanggal 05-12-2005 Nomor C-UM.02.01.17770, seluruh anggaran dasarnya telah disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas berdasarkan akta tertanggal 09-08-2008 nomor 65, yang dibuat dihadapan Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, berdasarkan Surat Keputusannya tanggal 23-12-2008 nomor:AHU-99484.AH.01.02.Tahun 2008 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal 3-2-2009 nomor 10 - Tambahan nomor 3104/2009, terakhir Anggaran Dasar diubah dengan Pernyataan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia dengan akta Nomor: 49 tanggal 9 September 2009, dibuat dihadapan Surjadi Jasin, SH., Notaris di Bandung.

Perusahaan berdomisili di Bandung dengan Kantor Pusat di Jalan Perintis Kemerdekaan Nomor 1.

### b. Maksud dan Tujuan

Sesuai dengan Pasal 3 Anggaran Dasar Perseroan maksud dan tujuan Perseroan ini adalah melakukan usaha di bidang transportasi, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/ atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/ mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

## 1. GENERAL

### a. Establishment and Legality

PT Kereta Api Indonesia shorted as PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the company), was established based on Notarial Deed No. 2 dated June 1,1999 of Imas Fatimah, SH., in Jakarta, and amended with notarial deed No. 14 dated September 13, 1999 Imas Fatima, SH., in Jakarta. It was approved by the Minister of Law Republic of Indonesia through Decision Letter No.C-17171 HT. 01.01.Th.99 on October 01, 1999 and published in the State Gazette Republic of Indonesia No. 4 Supplement No. 240/2000 dated January 14, 2000. Structure of Board of Commissioners and Directors has been changed several times with Notarial Deed No. 54 dated July 29, 2005, Notarial Deed No. 49 dated August 29, 2005 and Notarial Deed No. 59 dated October 31, 2005, Notarial which of each Notarized by Surjadi Jasin, SH., in Bandung and has been approved by Minister of Law and Human Rights through Decision Letter No. C-UM.02.01.14075 dated September 23, 2005 and Decision Letter No. C-UM.02.01.17770 dated December 5, 2005. The Company's Articles of Association has been adapted to Law No. 40 Of 2007 about Limited Company and state in Notarial Deed No. 65 dated August 9, 2008 of Surjadi Jasin, SH., in Bandung. It had been approved by the Minister of Law and Human Rights through Decision Letter No. AHU-99484.AH.01.02. 2008 dated December 23, 2008, and was published in the Official Gazette of the Republic of Indonesia number 10 dated 3-2-2009 - Supplement number 3104/2009, last amended by Statement of Association Decision of Minister of State Owned Enterprises As a General Meeting of Shareholders of the Company (Limited) Railway PT Indonesia by deed No. 49 dated 9 September 2009, drawn up before Surjadi Jasin, SH., Notary in Bandung.

The Company is located in Bandung with its Head Office at Perintis Kemerdekaan street No.1.

### b. Purposes and Objectives

In accordance with Article 3 of the Articles of Association goals and objectives of this company doing business in the field of transportation, and optimize utilization of resources owned by the Company to produce goods and / or services of high quality and competitive strength to get / pursuit of profit to enhance shareholder value by applying the principle of limited liability companies.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut diatas, Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

- 1) Penyelenggaraan prasarana Perkeretaapian umum meliputi kegiatan pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan prasarana;
- 2) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pengadaan, pengoperasian, perawatan dan pengusahaan sarana;
- 3) Usaha pengangkutan orang dan/ atau barang dengan kereta api;
- 4) Usaha angkutan pra dan purna angkutan kereta api, intermoda dan bongkar muat;
- 5) Usaha penyewaan sarana dan/ atau prasarana serta fasilitas perkeretaapian;
- 6) Jasa pengadaan barang dan jasa lainnya yang berkaitan dengan perawatan perkeretaapian;
- 7) Usaha jasa keahlian dibidang perkeretaapian dan jasa 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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

To achieve the above goals and objectives, the Company may conduct the following activities:

- 1) Organization of general railways infrastructure includes construction activities, operation, maintenance, and infrastructure concessions;
- 2) Organization of general Facility railways includes construction activities, procurement, operation, maintenance and means concessions;
- 3) People and goods transportation business;
- 4) Pre and after transportation business by train, intermoda and stevedoring;
- 5) Facility and infrastructure rent business includes the railway facilities;
- 6) Procurement service of goods and other services related with the railways maintenance;
- 7) Expertise business service on the railways sector and transportation consultant service;
- 8) Agency business on transportation of goods and passenger;
- 9) Education and training business in the railways sector.

Besides business activities main, the company may do business activities in optimizing 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 is active in the business area of transportation for people or goods by train, education and training business on the railways sector, as well as utility rent business/ infrastructure/ facilities including stall rent/ warehouse/ station space and container terminals.

### c. Wilayah Kerja

Dalam menjalankan kegiatan operasinya, Perusahaan memiliki Daerah Operasi dan Divisi Regional 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

### d. Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Berdasarkan surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor: SK-205/MBU/2012 tanggal 28 Mei 2012, telah diangkat Ny. Umiyatun Hayati Triastuti sebagai Komisaris, sehingga susunan anggota Dewan Komisaris Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2012 adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2012/ December 31, 2012	31 Desember 2011/ December 31, 2011
Komisaris Utama	Iman Haryatna	Iman Haryatna
Komisaris	Martinus Suwasono	Martinus Suwasono
Komisaris	Abi Kusno	Abi Kusno
Komisaris	Umiyatun Hayati Triastuti	Yahya Ombara
Komisaris	Ashwin Sasongko	Ashwin Sasongko
Komisaris	Herry Bakti Singayuda	Herry Bakti Singayuda
	Gumai	Gumai

Berdasarkan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Nomor: KEP-260/MBU/2012 tanggal 20 Juli 2012 susunan anggota Dewan Direksi Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2012 adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2012/ December 31, 2012	31 Desember 2011/ December 31, 2011
Direktur Utama	Ignasius Jonan	Ignasius Jonan
Wakil Direktur Utama	-	Darmawan Daud
Direktur Komersial	Sulistyo Wimbo Hardjito	Sulistyo Wimbo Hardjito
Direktur Operasi	A. Herlianto	Bambang Irawan
Direktur Pengelolaan Prasarana	Candra Purnama	-
Direktur Pengelolaan Sarana	Rono Pradipto	-

### c. Operation Regions

In conducting business, the Company has the Operating Regions and Regional Division 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

### d. Board of Commissioners and Directors

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No.: SK-205/MBU/2012 dated May 28, 2012, has been appointed Mrs. Umiyatun Hayati Triastuti faith as a Commissioner, so that the composition of the Board of Commissioners of the Company on December 31, 2012 are as follows:

Based on the Decree of Minister of State-Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders No.: KEP-260/MBU/2012 dated July 20, 2012 the composition of the Board of Directors of the Company on December 31, 2012 are as follows:

31 Desember 2012/  
December 31, 2012

31 Desember 2011/  
December 31, 2011

Direktur Keselamatan dan Keamanan	Bambang Irawan	Rono Pradipto	Director of Safety and Security
Direktur SDM dan Teknologi Informasi	M. Kuncoro Wibowo	Joko Margono	Director of Human Resources and Information Technology
Direktur Pengembangan Usaha	Joko Margono	-	Director of Business Development
Direktur Pengelolaan Aset Non Produksi	Edi Sukmoro	-	Director of Non Production Assets Management
Direktur Keuangan	Kurniadi Atmosasmito	Kurniadi Atmosasmito	Director of Finance
Direktur Teknik	-	Yudarso Widyono	Director of Technical

Berdasarkan Keputusan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: SK/3.4/KA.4/KOM/XII/ 2011 tanggal 30 Desember 2011 susunan anggota Komite Audit Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2012 adalah sebagai berikut:

Based on the Decree of Commissioners of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: SK/3.4/KA.4/KOM/XII/ 2011 dated December 30, 2011 the composition of the Audit Committee of the Company on December 31, 2011 are as follows:

31 Desember 2012/  
December 31, 2012

31 Desember 2011/  
December 31, 2011

Komite Audit	Martinus Suwasono	Audit Committee	
Ketua	Martinus Suwasono	Chairman	
Anggota	Meindy Mursal	Member	
Anggota	Koesnadi Pribadie	Member	
Anggota	-	Yaya Sunarya	Member

Pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 jumlah karyawan (tidak termasuk Direksi) masing-masing tercatat sejumlah 27.030 orang (tidak diaudit) dan 27.893 orang (tidak diaudit).

On December 31, 2011 and 2010 the number of employees (excluding Directors) is 27.030 people (unaudited) and 27.893 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;

## 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) Penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
  - c) Penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;
  - d) Pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada Pemerintah Daerah, penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
  - e) Pengawasan terhadap perwujudan pengembangan sistem perkeretaapian.
- 3) Pasal 17 ayat (1) disebutkan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (1) huruf a berupa penyelenggaraan:
- a) Prasarana perkeretaapian; dan/atau
  - b) Sarana perkeretaapian.
- 4) Pasal 18 disebutkan bahwa Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan:
- a) Pembangunan prasarana;
  - b) Pengoperasian prasarana;
  - c) Perawatan prasarana; dan
  - d) Pengusahaan prasarana.
- 5) Pasal 23 ayat (1) disebutkan bahwa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
- 6) Pasal 16, ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Sesuai Undang-undang No. 13 tahun 1992 tentang "Perkeretaapian" pada pasal 8 ayat 1 disebutkan bahwa Pemerintah bertanggungjawab untuk menyediakan dan merawat prasarana pokok kereta api yang meliputi jalan kereta api, perlindasan, 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.

- b) Determination, guidelines, as well as the implementation procedures and the development of railways;
  - c) Determination of the competence of the officials who carry out functions in the railways sector;
  - d) Giving direction, guidance, training, and technical assistance to local governments, providers and users of railways services; and
  - e) Supervision to actualization system development of railways.
- 3) Article 17 paragraph (1) mentioned that the general railway implementation as referred to in article 5 paragraph (1) letter a of implementation:
- a) The railways infrastructure; and/or
  - b) The railways facility.
- 4) Article 18 is mentioned that the implementation of the general railways infrastructure covering activities:
- a) Infrastructure constructions;
  - b) Infrastructure operating;
  - c) Infrastructure maintenance; and
  - d) Infrastructure business;
- 5) Article 23 paragraph (1) mentioned that implementation of the general railway infrastructure as contemplated in article 18 performed by Legal Entity as the operator, either by singly or through co-operation.
- 6) Article 16, further provisions regarding of the railways coaching is regulated by government regulations.

In accordance to Law No. 13 in 1992 regarding "Railways Affairs" article 8 (1) stated that Government is responsible to provide and maintain the main infrastructure of the train which cover railroad, bridge, tunnel, telecommunication and signal installation of electric current of upper and under, as well as the railroad benefit on the regional area on the railroad.

In performing the responsibility above in article 8 (2) stated that the implementation in providing and maintenance the main infrastructure can be delegated to Executing Agencies.

The regulation furthermore explained in Government Regulation No. 69 in 1998 that stated about the Government responsible to provide the infrastructure including providing operational and maintenance of railway infrastructure that will be financed by the government and delegate the implementation to Executing Agencies of which is company.

Selanjutnya dalam rangka untuk lebih meningkatkan efisiensi dan akuntabilitas penyelenggaraan dan peningkatan pelayanan angkutan kereta api, Pemerintah melalui Surat Keputusan Bersama tiga menteri yaitu Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional, masing-masing dengan No. KM 19/tahun 1999, No. 83/KMK.03/1999 dan No. KEP.024/K/03/1999 tanggal 4 Maret 1999 (SKB 3 Menteri) mengatur pembagian kewajiban/ tanggung jawab yang wajib diemban baik oleh Pemerintah maupun Perusahaan berkenaan dengan penyelenggaraan jasa angkutan kereta api. Kewajiban yang dimaksud pada dasarnya dapat dibedakan menjadi:

**Kewajiban Pemerintah meliputi:**

- 1) Membayai kegiatan pelayanan umum angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi yang ditetapkan oleh Pemerintah (Public Service Obligation/ PSO).
- 2) Membayai perawatan dan pengoperasian prasarana kereta api (Infrastructure Maintenance and Operation/ IMO).

Sedangkan kewajiban Perusahaan yaitu membayar biaya penggunaan prasarana kereta api (Track Access Charge/ TAC).

PSO merupakan subsidi yang harus disediakan Pemerintah yang dihitung sebagai selisih antara tarif penumpang kelas ekonomi yang ditetapkan Pemerintah dengan biaya operasi angkutan kereta api kelas ekonomi yang memenuhi tolak ukur pelayanan umum yang efisien.

IMO merupakan subsidi yang harus disediakan Pemerintah karena sesuai dengan Undang-undang No. 13 tahun 1992, prasarana pokok kereta api tidak lagi merupakan aset Perusahaan melainkan aset milik Pemerintah. Oleh karena itu Pemerintah berkewajiban membayai perawatannya, sedangkan pengoperasian prasarana pokok tersebut sesuai dengan Undang-undang tetap harus dilaksanakan oleh Perusahaan.

Dilain pihak, karena prasarana pokok kereta api merupakan aset milik Pemerintah, maka Perusahaan sebagai pengguna prasarana pokok wajib membayar biaya penggunaan (retribusi) kepada Pemerintah. Biaya ini lazim disebut Track Access Charge/ TAC.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

In order to increasing the efficiency and accountable in performing and increasing the services of providing railway transportation, the Government through the Joint Decision Letter of Ministry of Transportation, Ministry of Finance and Ministry of National Development Planning No. KM 19/1999, No. 83/KMK.03/1999 and No. KEP.024/K/03/1999 dated March 4, 1999, regulate the share of authorization and responsibilities that should be done by the Government and/or the Company's related to providing the services of rail transportation. The responsibilities/obligation ini general can be classified as follow:

**The Government obligations consist of:**

- 1) Financing the activities of public services of train passenger for economic class which is determined by the Government (Public Service Obligations/PSO).
- 2) Financing the maintenance and operational cost of the train infrastructure (Infrastructure Maintenance ad Operation/ IMO).

While the Company's obligation is to pay the cost of the railway infrastructure used (Track Access Charge / TAC).

PSO is a subsidy that should be provided by the Government which calculated as the difference between economic class passenger tariff that determined by the Government with operational cost economic class which meet the requirement of benchmarking in public services efficiency.

IMO is subsidy that should be provided by the Government, according to Law No. 13 of 1992, the main infrastructure of the railway is no longer be assets of the Company's but rather be assets of the Government. Therefore, the Government is responsible to financing the maintenance, and the operating of the main infrastructure, should be performed by the Company's.

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".

SKB 3 Menteri selanjutnya mengatur mekanisme realisasi penyaluran subsidi Pemerintah dan pemenuhan kewajiban Perusahaan. Sesuai SKB 3 Menteri tersebut, Dirjen Perhubungan Darat, yang mulai tahun 2005 beralih kepada Dirjen Perkeretaapian, melakukan evaluasi bersama melalui Tim Interdep berdasarkan kriteria, tolak ukur dan standar yang ditetapkan. Selanjutnya Menteri Perhubungan menyampaikan usulan PSO, IMO dan TAC kepada Menteri Keuangan melalui Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional dalam pelaksanaannya melalui Kementerian BUMN untuk dibahas oleh Panitia Anggaran DPR RI yang akan menetapkan alokasi dana APBN untuk membiayai PSO dan IMO. Selanjutnya Menkeu/Dirjen Anggaran menyampaikan kepada Menteri Perhubungan cq Dirjen Perkeretaapian atas alokasi dana PSO.

Atas dasar alokasi APBN yang telah ditetapkan Menteri Keuangan/ Dirjen Anggaran, Perseroan memasukan PSO, IMO dan TAC kedalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun yang bersangkutan dan selanjutnya dibuat kontrak perjanjian antara Perusahaan sebagai Badan Penyelenggara dengan Pemerintah cq Dirjen Perkeretaapian sebagai pemberi penugasan.

Realisasi penyaluran dana PSO dari Pemerintah dilakukan setiap triwulan melalui pengajuan tagihan dari Perusahaan kepada Pemerintah.

Ketentuan lain yang mengatur tentang kewajiban pelayanan umum adalah Undang-Undang No. 19/2003 tentang BUMN pada pasal 66 ayat (1) disebutkan bahwa Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN dan ayat (2) disebutkan bahwa setiap penugasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan RUPS/Menteri. Sedangkan penjabaran Undang-Undang No.19/2003 tentang BUMN merupakan Peraturan Pemerintah No.45 tahun 2005 tentang BUMN Pasal 65 yaitu:

- 1) Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha BUMN.
- 2) Rencana penugasan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji bersama antara BUMN yang bersangkutan, Menteri Keuangan, dan Menteri Teknis yang memberikan penugasan tersebut yang dikoordinasikan oleh Menteri Teknis yang memberikan penugasan.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

The Decision Letter, regulate the mechanism of the distribution of Government subsidy realization and the transportation of the Company's obligation. In accordance with the Decision Letter, the Directorate General of Train Transportation since 2005 through the Interdepartmental team evaluating it based on criteria, benchmark and standards as regulated. Then the Ministry of Transportation give the proposal of PSO, IMO and TAC to minister of Finance through the State of National Planning and Development and the Implementation through the Ministry State Owned Enterprises to be discussed by the Budget Team of House of Representative Republic of Indonesia which will determine the allocation of State Budget to finance the PSO and IMO, then the Minister of Finance through their General Directorate of Budget will tranfer the PSO fund allocation to the Ministry of Transportation cq The General Directorate of Train Transportation.

Based on the allocation of State Budget, the Company's records the PSO, IMO and TAC into the Company's Budget and Working Plan (RKAP) for the current year and further the Company's as the Executing Committe, enters into agreement with the Government cq The Directorate General of Train Transportation, which gives the job order / assignments.

The realization of PSO fund distribution from the Government will be performed quarterly by issuing invoice from the Company's to the Government.

Other provisions governing the public service obligations is Act No. 19/2003 from State enterprises in article 66, paragraph (1) stated that the Government can give a special task for the State to serve as the public interest, taking into account the intents and purposes of BUMN and (2)that each objective referred to in paragraph (1) must first obtain approval from RUPS / Minister. Although translation No. 19/2003 Act on BUMN in Executive Decree No. 45 of 2005 on the State of article 65, namely:

- 1) 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) Apabila penugasan tersebut secara finansial tidak menguntungkan, Pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut, termasuk margin yang diharapkan sepanjang dalam tingkat kewajaran sesuai dengan penugasan yang diberikan.
- 4) Setiap penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan RUPS untuk Persero dan Menteri untuk Perum.
- 5) BUMN yang melaksanakan penugasan khusus Pemerintah, harus secara tegas melakukan pemisahan pembukuan mengenai penugasan tersebut dengan pembukuan dalam rangka pencapaian sasaran usaha perusahaan.
- 6) Setelah pelaksanaan kewajiban pelayanan umum, Direksi wajib memberikan laporan kepada RUPS/Menteri, Menteri Keuangan, dan Menteri Teknis yang memberikan penugasan.

**b. Ketentuan Mengenai Tarif Angkutan Kereta Api**

Tarif angkutan Kereta Api kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah. Tarif dimaksud terakhir ditetapkan dengan keputusan Menteri Perhubungan No. KM 7 Tahun 2009 tanggal 4 Februari 2009 tentang tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi.

Tarif penumpang kereta api kelas non ekonomi ditetapkan oleh Direksi Perusahaan berdasarkan pertimbangan usaha. Tarif dimaksud, sampai dengan September 2010 ditetapkan dengan Surat Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.006/X/2/KA-2005 tanggal 5 Oktober 2005 tentang penyesuaian tarif angkutan penumpang kereta api kelas non ekonomi dan keputusan Direksi Perusahaan No.: Kep.U/LL.003/VIII/5/KA-2008 tanggal 29 Agustus 2008 tentang kebijakan tarif batas atas dan batas bawah angkutan penumpang beberapa kereta api kelas non ekonomi yang berlaku mulai tanggal 1 Oktober 2008, sedangkan mulai Oktober 2010 mengacu Keputusan Direksi Perseroan No. Kep.U/LL.003/IX/1/KA-2010 tanggal 3 September 2010 perihal Kebijakan Tarif Batas Atas, Tarif Batas Bawah dan Tarif Promosi Angkutan Penumpang Beberapa Kereta Api Kelas Non Ekonomi. 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

- 3) If the assignment is financially unprofitable, the Government shall provide compensation for all costs spent by the BUMN, including the expected margin as long as in the proper level pursuant to the assignment.
- 4) Every assignment set out paragraph (1) shall be approved beforehand by RUPS for the Limited Liability Company (Persero) and Minister for Public Corporation (Perum).
- 5) BUMN performing the Government special assignment shall strictly make separated bookkeeping regarding the assignment with the bookkeeping on the target achievement of the Company's business.
- 6) Upon the obligation of public service performance, the Board of Directors shall present a report to RUPS/Minister, Minister of Finance, and the relevant Technical Minister.

**b. Tariff Determination of Train Transportation**

Tariff of the economic class passenger are determined by the government. The latest tariff was determined by the Minister of Transportation under the Decision Letter No. KM 7 of 2009 dated February 4, 2009 regarding the transportation costs to the economy class by train.

Tariff on the non-economic class passenger are determined by the Board of Directors of the Company based on business consideration. Price means, until September 2010 that stipulated by the Board of Directors Decision No Company: Kep.U/LL.006/X/2/KA-2005 October 5, 2005 on 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, while 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.

### 3. ENTITAS ANAK

Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung lebih dari 50% saham entitas anak berikut:

No.	Entitas Anak / Subsidiaries	Domicili / Domicile	Kegiatan Pokok / Principal activity	Mulai Beroperasi / Start of Commercial operations	Persentase Kepemilikan / Percentage of ownership	Jumlah Aset Sebelum Eliminasi / Total assets before elimination	Jumlah Modal Disetor / Total paid in capital
1.	PT Reska Multi Usaha	Bandung	Restoran Kereta Api/ The railways restaurant	1 Januari 2001/ January 1, 2001	95,01%	19.163.521.527	5.249.000.000
2.	PT Railink	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Bandara/ Airport railways concession	Dalam Tahap Pengembangan/ In the development stage	60,00%	110.325.598.396	100.000.000.000
3.	PT KAI Commuter Jabodetabek	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ Jabodetabek railways concession	Tahun 2009/ In 2009	99,78%	440.281.928.462	230.500.000.000
4.	PT KA Pariwisata	Jakarta	Bidang Pariwisata Kereta Api/ Tourism railways	Tahun 2010/ In 2010	99,90%	28.670.705.122	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%	78.598.618.200	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%	22.884.056.287	24.775.000.000

### 4. PENERAPAN STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN BARU DAN REVISI (PSAK) DAN INTERPRETASI STANDAR KEUANGAN (ISAK)

#### a. Standar yang berlaku efektif pada tahun berjalan

Dalam tahun berjalan, Perusahaan dan entitas anak telah menerapkan semua standar baru dan revisi serta interpretasi yang dikeluarkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan dari Ikatan Akuntan Indonesia yang relevan dengan operasinya dan efektif untuk periode akuntansi yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2012. Penerapan standar baru dan revisi serta interpretasi telah berdampak terhadap perubahan kebijakan akuntansi Perusahaan dan entitas anak yang mempengaruhi penyajian dan pengungkapan laporan keuangan konsolidasian untuk tahun berjalan atau tahun sebelumnya:

- **PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan**

Standar revisi ini mengatur perubahan dalam format dan isi laporan keuangan konsolidasian, termasuk revisi judul laporan keuangan konsolidasian.

Sebagai hasil dari penerapan standar revisi ini, Perusahaan dan entitas anak menyajikan semua perubahan pemilik dalam ekuitas pada laporan perubahan ekuitas konsolidasian. Semua perubahan non-pemilik dalam ekuitas disajikan dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian. Informasi komparatif disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan standar.

### 3. ITS SUBSIDIARIES

The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following Its

No.	Entitas Anak / Subsidiaries	Domicili / Domicile	Kegiatan Pokok / Principal activity	Mulai Beroperasi / Start of Commercial operations	Persentase Kepemilikan / Percentage of ownership	Jumlah Aset Sebelum Eliminasi / Total assets before elimination	Jumlah Modal Disetor / Total paid in capital
1.	PT Reska Multi Usaha	Bandung	Restoran Kereta Api/ The railways restaurant	1 Januari 2001/ January 1, 2001	95,01%	19.163.521.527	5.249.000.000
2.	PT Railink	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Bandara/ Airport railways concession	Dalam Tahap Pengembangan/ In the development stage	60,00%	110.325.598.396	100.000.000.000
3.	PT KAI Commuter Jabodetabek	Jakarta	Pengusahaan Kereta Api Jabodetabek/ Jabodetabek railways concession	Tahun 2009/ In 2009	99,78%	440.281.928.462	230.500.000.000
4.	PT KA Pariwisata	Jakarta	Bidang Pariwisata Kereta Api/ Tourism railways	Tahun 2010/ In 2010	99,90%	28.670.705.122	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%	78.598.618.200	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%	22.884.056.287	24.775.000.000

### 4. ADOPTION OF NEW AND REVISED STATEMENTS OF FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS (PSAK) AND INTERPRETATIONS OF PSAK (ISAK)

#### a. Standards effective in the current period

In the current year, the Company and its subsidiaries have adopted all of the new and revised standards and interpretations issued by the Financial Accounting Standard Board of the Indonesian Institute of Accountants that are relevant to their operations and effective for accounting periods beginning on January 1, 2012. The adoption of these new and revised standards and interpretations has resulted in changes to the Company and its subsidiaries accounting policies in the following areas, and affected the consolidated financial statement presentation and disclosures for the current or prior years:

- **PSAK 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements**

This revised standard has introduced changes in the format and content of the consolidated financial statements, including revised titles of the consolidated financial statements.

As a result of adopting this revised standard, the Company and its subsidiaries present all owner changes in equity in the consolidated statements of changes in equity. All non-owner changes in equity are presented in the consolidated statements of comprehensive income. Comparative information has been re-presented to conform with the standard.

● **PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri**

Standar revisi ini secara khusus mengatur diantaranya akuntansi untuk perubahan kepemilikan pada entitas anak, akuntansi kehilangan pengendalian pada entitas anak dan informasi yang harus diungkapkan oleh suatu entitas agar pembaca laporan keuangan dapat menilai sifat hubungan antara entitas dan entitas anak.

Akibat dari penerapan standar ini menghasilkan:

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

● **PSAK 7 (revisi 2010), Pengungkapan Pihak-pihak Berelasi**

Standar ini memperluas definisi pihak-pihak berelasi dan pengungkapan hubungan pihak-pihak berelasi, transaksi dan saldo termasuk komitmen antara mereka. Standar ini juga mengharuskan pengungkapan hubungan antara entitas induk dan entitas anak terlepas dari apakah telah terjadi transaksi antara mereka. Selanjutnya pengungkapan atas kompensasi secara keseluruhan dan masing-masing kategori kompensasi yang diberikan kepada semua personil manajemen kunci juga diharuskan.

Perusahaan dan entitas anak telah mengevaluasi hubungan antara pihak-pihak berelasi dan mengungkapkannya sesuai dengan standar revisi ini dan dilakukan secara retrospektif.

● **PSAK 4 (revised 2009), Consolidated and separate Financial Statements**

This revised standard is specifically set them accounting for changes in ownership in subsidiaries, accounting loss of control in subsidiaries and information that must be disclosed by an entity that readers of financial statements to evaluate the nature of the relationship between the entities and subsidiaries.

Among other things, the application of this standard resulted to:

- ▷ Presentation of non-controlling interest in the consolidated statement of financial position within equity, separately from the owners of the parent. Total comprehensive income must be attributed to the owners of the parent and to the non-controlling interest even if this results in the non-controlling interest having a deficit balance.
- ▷ Accounting for investment in subsidiaries and associates in the separate financial statements of the parent, at cost or in accordance with PSAK 55, Financial Instruments: Recognition and Measurement. The Company elected to account for its investments in subsidiaries at cost in its separate financial statements, which are presented as supplementary information to the consolidated financial statements.

● **PSAK 7 (revised 2010), Related Party Disclosures**

This standard has expanded the definition of related party and disclosure requirement, transaction and balance including any commitments between them. The standard also requires disclosure of the relationship between a parent and its subsidiaries, irrespective of whether there have been transactions between them. Further, disclosure of compensation in total and for each category of compensation given to all key management personnel is also required.

The Company and its subsidiaries had evaluated the relationships between related parties and disclosed them according to this revised standard and applied retrospectively.

● **PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja**

Pada standar ini terdapat tambahan alternatif metode baru untuk mengakui keuntungan / (kerugian) aktuarial, yaitu dengan perlakuan akuntansi untuk keuntungan / (kerugian) aktuarial yang dapat diakui secara sekaligus pada pendapatan komprehensif lain.

Revisi penting dan relevan bagi Grup untuk standar ini adalah mensyaratkan pengungkapan atas:

- ▷ Pengungkapan rekonsiliasi saldo awal dan akhir dari nilai wajar aset program.
- ▷ Awal dan akhir dari nilai wajar aset program.
- ▷ Estimasi iuran uang diekspektasikan akan dibayar dalam program selama periode tahunan dimulai setelah periode pelaporan.
- ▷ Deskripsi naratif atas dasar yang digunakan untuk menentukan tingkat imbal hasil ekspektasian aset secara keseluruhan.
- ▷ Kategori utama aset program.
- ▷ Pengungkapan jumlah periode tahunan saat ini dan periode empat tahun sebelumnya dari:
  - i. Nilai kini kewajiban imbalan pasti, nilai wajar aset program dan surplus atau defisit pada program.
  - ii. Penyesuaian yang timbul pada:
    - a. Liabilitas program dinyatakan sebagai jumlah atau persentase dari aset program pada akhir periode pelaporan; dan
    - b. Aset program dinyatakan sebagai jumlah atau persentase dari aset program pada akhir periode pelaporan.
- ▷ Nilai dan jumlah akumulatif keuntungan / kerugian aktuarial yang diakui pada pendapatan komprehensif lain, (untuk entitas yang memilih untuk mengakui keuntungan / kerugian aktuarial dalam pendapatan komprehensif lain).
- ▷ Pengaruh kenaikan dan penurunan satu poin persentase dalam tingkat tren biaya kesehatan yang diasumsikan atas:
  - i. Biaya jasa kini agregat dan komponen biaya bunga dari biaya kesehatan pascakerja periodik neto; dan
  - ii. Akumulasi kewajiban imbalan pascakerja untuk biaya kesehatan.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

● **PSAK 24 (revised 2010), Employee Benefits**

In this standard introduced new alternative method to recognize actuarial gain or loss, with accounting treatment for recognizing the actuarial gain or loss which could fully recognized at other comprehensive income.

The important and relevant Revision for Group for this standard is requiring disclosure of:

- ▷ Disclosure of reconciliation of beginning and ending balances of the fair value of plan assets.
- ▷ The beginning and the end of the fair value of the program assets.
- ▷ Estimation of dues money is expected will be paid in the program during the annual period right after the reporting period.
- ▷ A narrative description of the basis used to determine the level of the expectation result of assets overall.
- ▷ The main category of Program assets.
- ▷ Disclosure of annual period amount at the time and four years before from:
  - i. Present value of defined benefit obligation, fair value of program assets and surplus or deficit on the Program.
  - ii. Adjustment from:
    - a. Liabilities program is disclosed as an amount or percentage from the program at the end reporting period; and
    - b. Program asset is disclosed as an amount or percentage from the program at the end reporting period.
- ▷ The value and the number of accumulative advantage / loss aktuarial recognized on revenue of comprehensive another, (for entity who choose to recognize the loss in earnings / profits aktuarial comprehensive another).
- ▷ Affected of increasing and decreasing one point of percentage in trend of the health cost is assumed of:
  - i. The present aggregate service cost and the component of interest cost from health cost post-employment net periode; and
  - ii. Accumulation post-employment benefit obligation for health cost.

• **PSAK 30 (revisi 2011), Sewa**

Hal penting yang relevan pada revisi standar ini adalah pengakuan atas elemen tanah dan bangunan dalam perjanjian sewa dinilai klasifikasinya secara terpisah sebagai sewa pembiayaan atau sewa operasi, dengan mempertimbangkan bahwa pada umumnya tanah memiliki umur ekonomis yang tidak terbatas.

• **PSAK 60, Instrumen Keuangan: Pengungkapan**

Standar yang baru menggabungkan dan memperluas sejumlah persyaratan pengungkapan yang telah ada sebelumnya dan menambahkan beberapa pengungkapan baru.

Prinsip utama dari standar ini adalah untuk mengungkapkan informasi yang memadai yang membuat pengguna laporan keuangan mampu mengevaluasi kinerja dan posisi keuangan instrumen keuangan yang signifikan milik perusahaan. PSAK 60 berisi pengungkapan-pengungkapan baru atas risiko-risiko dan manajemen risiko dan mensyaratkan entitas pelaporan untuk melaporkan sensitivitas instrument keuangannya terhadap pergerakan risiko-risiko tersebut. Beberapa peraturan baru yang penting antara lain:

- 1) Pengungkapan kualitatif dan kuantitatif atas dampak dari risiko-risiko, antara lain risiko pasar, risiko kredit dan risiko likuiditas;
- 2) Penambahan pengungkapan untuk item-item yang mempengaruhi jumlah laba komprehensif, dimana keuntungan dan kerugian dipisahkan berdasarkan kategori instrumen keuangan; dan
- 3) Pengungkapan nilai wajar untuk setiap kelas aset dan kewajiban keuangan, serta pengungkapan hirarki nilai wajar untuk instrumen keuangan yang diukur dengan nilai wajar pada tanggal pelaporan.

Perusahaan telah menyertakan pengungkapan yang dipersyaratkan PSAK 60 untuk laporan keuangan dengan periode yang berakhir 31 Desember 2012.

• **PSAK 61, "Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah"**

PSAK ini mengatur hal-hal yang berkaitan dengan hibah dan bantuan pemerintah. Hibah pemerintah adalah bantuan oleh pemerintah dalam bentuk pemindahan sumber daya kepada entitas sebagai imbalan atas kepatuhan entitas di masa lalu atau masa depan sesuai dengan kondisi tertentu yang berkaitan dengan kegiatan operasi entitas tersebut. Hibah pemerintah tidak mencakup partisipasi pemerintah dalam kepemilikan entitas.

• **PSAK 30 (revised 2011), Rent**

The important things relevant to this revised standard is recognition of land and building's elements in lease agreement classified separately as a finance lease or operating lease, considering that general land having unlimited useful live.

• **PSAK No. 60, Financial Instruments: Disclosures**

The new standard consolidate and expands a number of disclosure requirements existing and adds some new disclosures.

The main principle of this standard is to disclose sufficient information to enable users of financial statements to evaluate the significance financial instruments performance and position. PSAK 60 contains new disclosures on risks and risk management and requires reporting entities to report financial instruments to movements in risks. Some of the notable new requirements are:

- 1) Qualitative and quantitative disclosures of risks impact, such as market risk, credit risk and liquidity risk;
- 2) Enhanced disclosures for items affecting total comprehensive income so that gains and losses are separated by each category of financial instruments, and
- 3) Disclosures of fair values of each class of financial assets and liabilities and disclosures of fair value hierarchy for financial instruments measured at fair value at the reporting date.

The Company has incorporated disclosure requirements of PSAK 60 for the financial statement as the years ended December 31, 2012

• **PSAK 61, Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance**

This standard sets things related to Government grants and assistance. Government grants are assistance by Government by transferred the resources to the entity in return for compliance entities in the past or future compliance with certain conditions relating to the operating activities of the entity. Government grants do not cover Government participation in the ownership of the entity.

Hibah pemerintah dapat dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu:

- 1) Hibah yang terkait dengan aset, yaitu hibah pemerintah yang kondisi utamanya adalah bahwa entitas yang memenuhi syarat harus melakukan pembelian, membangun atau membeli aset jangka panjang.
- 2) Hibah yang terkait dengan penghasilan yaitu hibah pemerintah selain dengan hibah yang terkait dengan aset.
- 3) Pinjaman yang dapat dimaafkan adalah pinjaman yang mana pemberi pinjaman menyanggupi untuk membebaskan pembayaran kembali tergantung pada kondisi yang ditentukan sebelumnya.

Hibah pemerintah dapat diberikan dalam rangka dukungan keuangan segera kepada entitas daripada sebagai insentif untuk melakukan pengeluaran tertentu. Keadaan ini dapat memberikan hak untuk mengakui hibah dalam laba rugi pada periode entitas memenuhi kualifikasi untuk menerima hibah tersebut, dengan pengungkapan yang cukup untuk memastikan bahwa dampaknya dapat dipahami secara jelas.

Hibah yang terkait dengan penghasilan disajikan sebagai kredit dalam laporan laba rugi komprehensif:

- 1) secara terpisah;
- 2) dalam pos umum seperti "penghasilan lain-lain"; atau
- 3) sebagai pengurang dalam beban terkait.

Entitas mengungkapkan hal-hal berikut:

- a) Kebijakan akuntansi yang digunakan untuk hibah pemerintah, termasuk metode penyajian yang digunakan dalam laporan keuangan.
- b) Sifat dan luas hibah pemerintah yang diakui dalam laporan keuangan dan indikasi bentuk lain dari bantuan pemerintah yang mana entitas memperoleh manfaat langsung atas bantuan tersebut.
- c) Kondisi yang belum terpenuhi dan kontinjenji lain yang melekat atas bantuan pemerintah yang telah diakui.

#### • ISAK 25, Hak Atas Tanah

Pada interpretasi ini, biaya untuk mendapatkan hak legal atas tanah ketika tanah diperoleh pertama kali diakui sebagai bagian dari harga perolehan tanah. Sedangkan biaya terkait perpanjangan atau pembaruan hak atas tanah diakui sebagai aset takberwujud dan diamortisasi sepanjang umur hukum hak atau umur ekonomi tanah, mana yang lebih pendek.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

Government grants is divided into three types, which:

- 1) Grants related to assets, i.e. the Government grants which the primary condition is qualified to make the purchase, building or buying long-term assets.
- 2) Grants related to income are government grants other than grants related to assets.
- 3) Forgiveable loans is loans which lenders agreed to free repayment depends on the condition of being determined beforehand.

Government grants can be given in order financial support immediately to entity rather than as incentive to do certain expenditure. It can provide rights to admit a grant in income statement in the period entity qualified to receive the grant, by the disclosure sufficient to ensure that its impact can be understood clearly.

Grants that related to income is presented as credit in comprehensive income statement:

- 1) separately;
- 2) in general account, such as "others income"; or
- 3) as a deduction in loads related.

An entity discloses the following:

- a) Accounting policy used to government grants, including the methods of presentation used in financial report.
- b) The nature and extensive government grants which is recognized in the financial statements and an indication of other forms of government help which entity derive a benefit directly over the aids.
- c) The conditions have not been fulfilled and other contingencies attaching to government assistance that has been recognized.

#### • ISAK 25, Land Rights

On this interpretation, the cost to get legal rights over the land when land is acquired recognized as part of land cost. While the costs related to the extension or renewal of land rights recognized as intangible asset and amortized over the land's right or the land's useful live, whichever is shorter.

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

- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim
- PSAK 5 (revisi 2009), Segmen Operasi
- PSAK 8 (revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan
- PSAK 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing
- PSAK 13 (revisi 2011), Properti Investasi
- PSAK 16 (revisi 2011), Aset Tetap
- PSAK 19 (revisi 2010), Aset TakBerwujud
- PSAK 23 (revisi 2010), Pendapatan
- PSAK 25 (revisi 2009), Kebijakan Akuntansi Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan
- PSAK 26 (revisi 2011), Biaya Pinjaman
- PSAK 34 (revisi 2010), Kontrak Konstruksi
- PSAK 45 (revisi 2011), Pelaporan Keuangan Entitas Nirlaba.
- PSAK 46 (revisi 2010), Pajak Penghasilan
- PSAK 48 (Revisi 2009), Penurunan Nilai Aset
- PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan: Penyajian
- PSAK 55 (revisi 2011), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran
- PSAK 56 (revisi 2011), Laba Per Saham
- PSAK 57 (revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontinjenji, dan Aset Kontinjenji
- PSAK 58 (revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan.
- ISAK 11, Distribusi Aset Non Kas Kepada Pemilik
- ISAK 14, Aset Tak berwujud - Biaya situs Web
- ISAK 15, PSAK 24 - Batas Aset Imbalan Pasti, Persyaratan Pendanaan Minimum dan Interaksinya
- ISAK 17, Laporan Keuangan Interim dan Penurunan Nilai
- ISAK 20, Pajak Penghasilan - Perubahan dalam Status Pajak Entitas atau Para Pemegang Sahamnya
- ISAK 23, Sewa Operasi - Insentif
- ISAK 24, Evaluasi Substansi Beberapa Transaksi yang Melibatkan Suatu Bentuk Legal Sewa

**b. Pencabutan Standar dan Interpretasi**

Pencabutan standar dan interpretasi ini tidak menyebabkan perubahan signifikan terhadap kebijakan akuntansi perusahaan dan tidak berdampak material atas jumlah yang dilaporkan atas periode berjalan atau periode sebelumnya:

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

The following new and revised standards and interpretations have also been adopted in these consolidated financial statements. Their adoption has not had any significant impact on the amounts reported in these consolidated financial statements but may impact the accounting for future transactions or arrangements:

- PSAK 2 (revised 2009), Statement of Cash Flows
- PSAK 3 (revised 2010), Interim Financial Reporting
- PSAK 5 (revised 2009), Operating Segments
- PSAK 8 (revised 2010), Events After the Reporting Period
- PSAK 10 (revised 2010), The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates
- PSAK 13 (revised 2011), Investment Property
- PSAK 16 (revised 2011), Fixed Assets
- PSAK 19 (revised 2010), Intangible Assets
- PSAK 23 (revised 2010), Revenue
- PSAK 25 (revised 2009), Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors
- PSAK 26 (revised 2011), Borrowing Costs
- PSAK 34 (revised 2010), Construction Contracts
- PSAK 45 (revised 2010), Financial Reporting for Non-Profit Organization.
- PSAK 46 (revised 2010), Income Taxes
- PSAK 48 (revised 2009), Impairment Assets
- PSAK 50 (revised 2010), Financial Instruments: Presentation
- PSAK 55 (revised 2011), Financial Instrument: Recognition and Measurement
- PSAK 56 (revised 2011), Earnings per Share
- PSAK 57 (revised 2009), Provisions, Contingent Liabilities and Contingents Assets
- PSAK 58 (revised 2009), Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations
- ISAK 11, Distributions of Non-Cash Assets to Owner
- ISAK 14, Intangible Assets - Web Site Costs
- ISAK 15, PSAK 24 - The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction
- ISAK 17, Interim Financial Reporting and Impairment
- ISAK 20, Income Taxes - Change in Tax Status of an Entity or its Shareholders
- ISAK 23, Operating Leases - Incentives
- ISAK 24, Evaluating the Substance of Transactions involving the Legal Form of a Lease

**b. Repealing Standards and Interpretations**

The repeal of these standards and interpretations did not cause significant changes to the Group accounting policies and did not have a material effect on amounts reported for the current period or prior periods:

- 1) PSAK 11, "Penjabaran Laporan Keuangan dalam Mata Uang Asing"
  - 2) PSAK 39, "Akuntansi Kerjasama Operasi"
  - 3) PSAK 52, "Akuntansi Mata Uang Pelaporan"
  - 4) ISAK 4, "Alternatif Perlakuan yang Dijinkan atas Selisih Kurs"
  - 5) ISAK 5, "Pelaporan Perubahan Nilai Wajar Investasi Efek dalam Kelompok Tersedia untuk Dijual"
- c. Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2013:
- PSAK 38 (revisi 2012) Kombinasi Bisnis Entitas Sepengendali.
  - ISAK 21, Perjanjian Kontrak Real Estat.

## 5. KEBIJAKAN AKUNTANSI YANG SIGNIFIKAN

### a. Pernyataan Kepatuhan

Laporan keuangan konsolidasian disusun menggunakan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia. Laporan keuangan tidak dimaksudkan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha dan arus kas sesuai dengan prinsip dan praktik akuntansi yang berlaku umum di negara dan yurisdiksi yang lain.

### b. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasian

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasian, kecuali laporan arus kas konsolidasi, adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasian adalah mata uang Rupiah (Rp), dan Laporan keuangan konsolidasian disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

Laporan arus kas konsolidasian disusun berdasarkan metode tidak langsung (indirect method) dengan mengklasifikasikan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

### c. Prinsip Konsolidasian

Laporan keuangan konsolidasian menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (entitas anak). Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur kebijakan keuangan dan operasional suatu entitas untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

- 1) PSAK No. 11, "Financial Statements of Foreign Currency"
- 2) PSAK 39, "Accounting for Joint Operations"
- 3) PSAK 52, "Accounting Reporting Currency"
- 4) ISAK 4, "Alternatives Treatment that permitted to Foreign Exchange"
- 5) ISAK 5, "Fair Value Reporting Changes of Investment Securities Held for Sale Category"

c. Effective for periods beginning on or after January 1, 2013:

- PSAK 38 (revised 2012), Business Combination Under Common Control Entity.
- ISAK 21, Real Estate Contract Agreement.

## 5. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

### a. Statement of Compliance

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards. These financial statements are not intended to present the financial position, results of operations and cash flows in accordance with accounting principles and reporting practices generally accepted in other countries and jurisdictions.

### b. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah (Rp), while the measurement basis is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the indirect method with classification of cash flows into operating, investing and financing activities.

### c. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities.

Hasil dari entitas anak yang diakuisisi atau dijual selama tahun berjalan termasuk dalam laporan laba rugi komprehensif konsolidasian sejak tanggal efektif akuisisi dan sampai dengan tanggal efektif penjualan.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan keuangan entitas anak agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi yang digunakan oleh Perusahaan.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasian.

Kepentingan non pengendali pada entitas anak diidentifikasi secara terpisah dan disajikan dalam ekuitas. Pilihan pengukuran dibuat pada saat akuisisi dengan dasar akuisisi. Setelah akuisisi, nilai tercatat kepentingan non- pengendali adalah jumlah kepentingan non- pengendali pada pengakuan awal ditambah dengan proporsi kepentingan non pengendali atas perubahan selanjutnya dalam ekuitas Jumlah pendapatan komprehensif diatribusikan pada kepentingan non pengendali bahkan jika hal ini mengakibatkan kepentingan non- pengendali mempunyai saldo defisit.

Sebelumnya, kepentingan non-pengendali diukur pada pengakuan awal pada proporsi kepemilikan kepentingan non-pengendali dalam biaya historis dari aset bersih yang dapat diidentifikasi dari pihak yang diakuisisi (acquiree). Bila kerugian dari kepentingan non-pengendali melebihi kepentingannya dalam ekuitas entitas anak, kelebihan dan setiap kerugian lebih lanjut yang diatribusikan kepada kepentingan non-pengendali dibebankan kepada pemegang saham mayoritas kecuali kepentingan non-pengendali tersebut mempunyai kewajiban mengikat dan dapat menanggung rugi tersebut.

Perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan dan entitas anak pada entitas anak yang tidak mengakibatkan hilangnya pengendalian dicatat sebagai transaksi ekuitas. Nilai tercatat kepentingan entitas anak dan kepentingan non-pengendali disesuaikan untuk mencerminkan perubahan bagian kepemilikannya atas entitas anak. Setiap perbedaan antara jumlah kepentingan non-pengendali disesuaikan dan nilai wajar imbalan yang diberikan atau diterima diakui secara langsung dalam ekuitas dan diatribusikan pada pemilik entitas induk.

Perusahaan telah memilih untuk menyajikan sebagai bagian yang terpisah dalam ekuitas, sisa saldo yang berkaitan dengan pengaruh transaksi modal tahun sebelumnya dari entitas anak dengan pihak ketiga.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
For the years ended December 31, 2012 and 2011  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statements of comprehensive income from the effective date of acquisition and up to the effective date of disposal, as appropriate.

Where necessary, adjustments are made to the financial statements of the subsidiaries to bring the accounting policies used in line with those used by the Company.

All intra-group transactions, balances, income and expenses are eliminated on consolidation.

Non-controlling interests in subsidiaries are identified separately and presented within equity. Subsequent to acquisition, the carrying amount of non-controlling interests is the amount of those interests at initial recognition plus non-controlling interests' share of subsequent changes in equity. Total comprehensive income is attributed to non-controlling interests even if this results in the non-controlling interests having a deficit balance.

Previously, the non-controlling interest is measured on initial recognition at the non-controlling interests' proportionate share in the historical cost of the identifiable net assets of the acquiree. Where the losses applicable to the non-controlling interests exceed their interest in the equity of the subsidiary, the excess and any further losses attributable to the non-controlling interest are charged against the majority interest except to the extent that the non-controlling interest has a binding obligation to and is able to, make good the losses.

Changes in the Company and its subsidiaries interests in subsidiaries that do not result in a loss of control are accounted for as equity transactions. The carrying amounts of the Company and its subsidiaries interests and the non-controlling interests are adjusted to reflect the changes in their relative interests in the subsidiaries. Any difference between the amount by which the non-controlling interests are adjusted and the fair value of the consideration paid or received is recognised directly in equity and attributed to owners of the Company.

The Company has carried forward and opted to present as a separate item within equity, the remaining balance related to the effect of prior year's capital transaction of the subsidiary with third parties.

#### d. Kombinasi Bisnis

Akuisisi entitas anak dan bisnis dicatat dengan menggunakan metode akuisisi. Biaya akuisisi adalah nilai agregat nilai wajar (pada tanggal pertukaran) dari aset yang diperoleh, liabilitas yang terjadi atau ditanggung dan instrumen ekuitas yang diterbitkan sebagai pertukaran atas pengendalian dari pihak yang diakuisisi. Biaya-biaya terkait akuisisi diakui di dalam laporan laba rugi. Untuk kombinasi bisnis tahun sebelumnya, setiap biaya yang dapat diatribusikan langsung pada kombinasi bisnis dianggap sebagai bagian dari biaya kombinasi bisnis.

Dalam penerapannya, imbalan untuk akuisisi termasuk setiap aset atau liabilitas yang dihasilkan dari suatu kesepakatan imbalan kontingen 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 kontingen diklasifikasikan sebagai aset atau liabilitas yang dihitung sesuai dengan standar akuntansi. Perubahan dalam nilai wajar dari imbalan kontingen yang diklasifikasikan sebagai ekuitas tidak dicatat.

Aset teridentifikasi, liabilitas dan liabilitas kontingen 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 seluru 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 kontingen pada tanggal laporan keuangan serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

#### f. Pihak-pihak Berelasi

Pihak-pihak berelasi adalah orang atau entitas yang terkait dengan Perusahaan dan entitas anak (entitas pelapor):

#### d. Business Combinations

Acquisitions of subsidiaries and businesses are accounted for using the acquisition method. The cost of the business combination is the aggregate of the fair values (at the date of exchange) of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued in exchange for control of the acquire. Acquisition-related costs are recognized in profit or loss. For prior year business combination, any cost directly attributable to the business combination is considered as part of the cost of business combination.

Where applicable, the consideration for the acquisition includes any assets or liabilities resulting from a contingent consideration arrangement, measured at its acquisition-date fair value. Subsequent changes in such fair values are adjusted against the cost of acquisition where they qualify as measurement period adjustments. All other subsequent changes in the fair value of contingent consideration classified as an asset or liability are accounted for in accordance with relevant accounting standards. Changes in the fair value of contingent consideration classified as equity are not recognized.

The acquire's identifiable assets, liabilities and contingent liabilities that meet the conditions for recognition under PSAK 22 (revised 2010), Business Combination, are recognized at fair value, except for certain assets and liabilities that are measured using the relevant standards. For prior year business combination where the Company acquired less than all the shares of the subsidiary, the minority's proportion of those assets and liabilities is stated at their pre-acquisition carrying amounts.

#### e. Use of Estimate

The preparation of the consolidated financial statements in conformity with Indonesian Financial Accounting Standards requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could be different from those estimates.

#### f. Transactions with Related Parties

A related party is a person or entity that is related to the Company and its subsidiaries (the reporting entity):

- 1) Orang atau anggota keluarga terdekat mempunyai relasi dengan entitas pelapor jika orang tersebut:
  - a) memiliki pengendalian atau pengendalian bersama entitas pelapor;
  - b) memiliki pengaruh signifikan entitas pelapor; atau
  - c) personil manajemen kunci entitas pelapor atau entitas induk dari entitas pelapor.
- 2) Suatu entitas berelasi dengan entitas pelapor jika memenuhi salah satu hal berikut:
  - a) Entitas dan entitas pelapor adalah anggota dari kelompok usaha yang sama (artinya entitas induk, entitas anak, dan entitas anak berikutnya terkait dengan entitas lain).
  - b) Satu entitas adalah entitas asosiasi atau ventura bersama dari entitas lain (atau entitas asosiasi atau ventura bersama yang merupakan anggota suatu kelompok usaha, yang mana entitas lain tersebut adalah anggotanya).
  - c) Kedua entitas tersebut adalah ventura bersama dari pihak ketiga yang sama.
  - d) Satu entitas adalah ventura bersama dari entitas ketiga dan entitas yang lain adalah entitas asosiasi dari entitas ketiga.
  - e) Entitas tersebut adalah suatu program imbalan pasca kerja untuk imbalan kerja dari salah satu entitas pelapor atau entitas yang terkait dengan entitas pelapor. Jika entitas pelapor adalah entitas yang menyelenggarakan program tersebut, maka entitas sponsor juga berelasi dengan entitas pelapor.
  - f) Entitas yang dikendalikan atau dikendalikan bersama oleh orang yang diidentifikasi dalam huruf 1).
  - g) Orang yang diidentifikasi dalam huruf 1) a) memiliki pengaruh signifikan atas entitas atau personil manajemen kunci entitas (atau entitas induk dari entitas).

Seluruh transaksi yang dilakukan dengan pihak-pihak berelasi, baik dilakukan dengan kondisi dan persyaratan dengan pihak ketiga maupun tidak, diungkapkan pada laporan keuangan

#### **g. Kas dan Setara Kas**

Kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam waktu tiga bulan atau kurang dari tanggal laporan posisi keuangan yang tidak dijaminkan dan tidak dibatasi penggunaannya.

- 1) A person or a close member of that person's family is related to the reporting entity if that person:
  - a) has control or joint control over the reporting entity;
  - b) has significant influence over the reporting entity; or
  - c) is a member of the key management personnel of the reporting entity or of a parent of the reporting entity.
- 2) An entity is related to the reporting entity if any of the following conditions applies:
  - a) The entity, and the reporting entity are members of the same group (which means that each parent, subsidiary and fellow subsidiary is related to the others).
  - b) One entity is an associate or joint venture of the other entity (or an associate or joint venture of a member of a group of which the other entity is a member).
  - c) Both entities are joint ventures of the same third party.
  - d) One entity is a joint venture of a third entity and the other entity is an associate of the third entity.
  - e) The entity is a post-employment benefit plan for the benefit of employees of either the reporting entity, or an entity related to the reporting entity. If the reporting entity is itself such a plan, the sponsoring employers are also related to the reporting entity.
  - f) The entity is controlled or jointly controlled by a person identified in 1).
  - g) A person identified in 1) a) has significant influence over the entity or is a member of the key management personnel of the entity (or a parent of the entity).

All transactions with related parties, whether or not made at similar terms and conditions as those done with third parties, are disclosed in the consolidated financial statements.

#### **g. Cash and Cash Equivalents**

For cash flows presentation purposes, cash and cash equivalents comprise of cash on hand, cash in bank and all unrestricted investments with maturities of three months or less from the date of placement.

Dalam komponen setara kas tidak termasuk deposito berjangka yang dijadikan jaminan pada bank walaupun jatuh temponya tidak lebih dari 3 (tiga) bulan. Deposito yang bersangkutan disajikan dalam kelompok aset lancar sepanjang penjaminan tersebut meliputi periode tidak lebih dari satu tahun dari tanggal laporan posisi keuangan.

**h. Instrumen Keuangan**

**Aset Keuangan**

**Piutang Usaha**

Piutang adalah aset keuangan non-dervatif 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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

The components of cash equivalents include time deposits are not pledged as collateral for bank although maturities of not more than 3 (three) months. Deposit is presented in the current assets of the guarantee covers a period not exceeding one year from the balance sheet date.

**h. Financial Instruments**

**Financial Assets**

**Accounts Receivable**

Receivables derivatif non-financial assets with fixed or predetermined payment and do not have the quote in an active market.

Financial assets not intended for sale in the near future and is not classified as financial assets measured at fair value through profit and loss, held to maturity "or assets available for sale.

Trade receivables are recognized initially at fair value and after the initial measurement is measured at amortized cost using the effective interest rate 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 management review whether the financial asset or group of financial assets are impaired. Management determines whether there is objective evidence of impairment of financial assets individually significant.

If there is objective evidence that the deterioration has occurred on the doubtful assets in the category, then the amount of the loss is measured as the difference between the carrying amount of assets with a present value of future cash flows (excluding future credit losses that have not been) be discounted using the principle of good effective interest rates (which is the kind of effective interest computed at initial recognition). The book value of the asset less any impairment in value incurred directly or use the reserve account and the amount of the losses are recognised in the income statement.

Kebijakan dalam penerapan PSAK 55 (Revisi 2006) yaitu mengevaluasi bukti-bukti objektif terjadinya penurunan nilai selama periode berjalan. Bilamana hasil evaluasi terhadap bukti-bukti objektif penurunan nilai selama periode berjalan dapat diketahui juga atas bagian berasal dari periode sebelumnya, maka perusahaan akan memperhitungkan pengaruhnya pada saldo laba.

Piutang Usaha dinyatakan sebesar nilai bersih yang dapat direalisasikan setelah dikurangi dengan penyisihan piutang ragu-ragu.

Piutang yang benar-benar tidak dapat ditagih dihapuskan dari pembukuan setelah mendapat persetujuan dari Pemegang Saham.

#### Liabilitas Keuangan

##### 1) Liabilitas Keuangan yang Diukur Pada Nilai Wajar Melalui Laporan Laba Rugi.

Liabilitas Keuangan diklasifikasikan dalam kategori ini apabila Liabilitas tersebut merupakan hasil dari aktifitas perdagangan atau transaksi derivatif yang tidak dimasukkan sebagai lindung nilai, atau jika perusahaan memilih untuk menetapkan Liabilitas keuangan tersebut dalam kategori ini. Perubahan dalam nilai wajar langsung diakui dalam laporan Laba Rugi.

##### 2) Liabilitas Keuangan Lain-lain

Kategori ini merupakan liabilitas keuangan yang tidak dimiliki untuk diperdagangkan atau pada saat pengakuan awal tidak ditetapkan untuk diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi.

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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

Policies in the application of PSAK 55 (Revised 2006) which evaluates the objective evidence of impairment during the period. When the results of the evaluation objective evidence of impairment during the period can be seen also in part derived from the previous period, the company will consider the effect on retained earnings.

Account receivables are stated at net realizable value after deducting the allowance for doubtful accounts.

Accounts receivable that really cannot be billed will be eliminated from the bookkeeping after approval from shareholders.

#### Financial Liabilities

##### 1) Financial Liabilities Measured At Fair Value Through Statement of Income.

Financial liabilities are classified in this category if the obligation is the result of the derivatives of commercial activities or transactions that are not included in coverage, or if the company chooses to establish the financial commitments in this category. Changes in value recognized immediately in income.

##### 2) Other financial liabilities

This category is a financial obligation that is not to be traded during the initial recognition or not set up to be measured at fair value through Income statement.

Financial instruments issued by financial instruments or components which are not classified as financial liabilities are measured at fair value through profit or loss are classified as other financial liabilities if the content of the contractual agreement requires the company to deliver cash or another financial asset holder financial instruments or, if liability settled through the exchange of money or other financial assets or shares of a fixed amount or determined.

### i. Persediaan

Persediaan suku cadang lokomotif/ kereta, suku cadang prasarana pokok, bahan pelumas dan bahan bakar dicatat secara perpetual dengan menggunakan asumsi arus biaya rata-rata (moving average). Dalam biaya perolehan suku cadang dan perlengkapan termasuk biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh dan mengirimkan suku cadang dan perlengkapan pada lokasi dan kondisi siap digunakan.

Persediaan diukur pada harga perolehan atau harga realisasi bersihnya mana yang lebih rendah.

### j. Aset Tetap

- 1) Aset tetap Perusahaan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan.
- 2) Aset tetap yang berasal dari bantuan Pemerintah dinyatakan sebesar nilai bantuan ditambah semua pengeluaran yang dapat diidentifikasi langsung dengan aset tetap tersebut sehingga siap untuk digunakan.
- 3) Pada tanggal laporan posisi keuangan aset tetap disajikan sebesar nilai bukunya yaitu biaya perolehan dikurangi dengan akumulasi penyusutan.
- 4) Kecuali tanah yang tidak disusutkan, aset tetap disusutkan berdasarkan metode garis lurus dengan tarif penyusutan yang sesuai dengan taksiran masa manfaat ekonomis sejak tanggal aset tersebut siap digunakan.

Tahun 2012 terjadi perubahan kebijakan akuntansi aset tetap sesuai Surat Edaran Keuangan (SK) Nomor: 2/KU.408/KA-2012 tertanggal 3 Januari 2012 tentang Tata Cara Perhitungan Penyusutan Berdasarkan Metode Garis Lurus Dan Biaya Penyusutan Di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), sehingga masa manfaat dan tarif penyusutan aset tetap yang berlaku untuk tahun 2012 dan 2011 adalah sebagai berikut:

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)		Tarif Penyusutan Per Tahun/ Depreciation Rate Per Years		Type of Fixed Assets
	2012	2011	2012	2011	
<b>Sarana Gerak</b>					
Kereta Penumpang					<b>Moveable Infrastructure</b>
K.1 (Eksekutif)	30	40	3,33%	2,5%	Passenger Train
K.2 (Bisnis)	30	40	3,33%	2,5%	K.1 (Executive)
K.3 (Ekonomi)	30	20	3,33%	5%	K.2 (Business)
Kereta Rel Listrik					K.3 (Economic)
K.1	30	25	3,33%	4%	Electric Train
K.2	30	25	3,33%	4%	K.1
K.3	30	15	3,33%	6,67%	K.2
					K.3

### i. Inventories

Locomotive spare parts inventories, train, spare parts of basic infrastructure, lubricants and fuel in a perpetual material recorded with the current assumptions the average cost (mobile media). The cost of spare parts and equipment costs, including the commitments to purchase and deliver spare parts and equipment of the location and state ready to use.

Inventories are measured at cost or net realizable price whichever is lower.

### j. Fixed Assets

- 1) Company's fixed assets are stated at cost.
- 2) Fixed assets which come from the Government donation stated at acquisition cost of added by any directly attributable costs of bringing the asset to working condition for its intended use.
- 3) On the statement of financial position, assets are presented at book value namely the acquisition cost less accumulated depreciation.
- 4) Unless the land is not depreciated, fixed assets are depreciated using the straight-line-method of depreciation rates based on estimated useful lives from the date the asset is ready for use.

In 2012, changes in accounting policies of fixed assets in appropriate with Financial Circular Letter (SK) No. 2/KU.408/KA-2012 dated January 3, 2012, about Procedure of Depreciation Calculation Based on Straight Line Method and Depreciation Costs in PT Kereta Api Indonesia (Persero), so that the useful life of fixed assets and depreciation rates applicable for 2012 and 2011 are as follows:

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)		Tarif Penyusutan Per Tahun/ Depreciation Rate Per Years		Type of Fixed Assets
	2012	2011	2012	2011	
Kereta Rel Diesel					Diesel Train
K.1	30	25	3,33%	4%	K.1
K.2	30	25	3,33%	4%	K.2
K.3	30	15	3,33%	6,67%	K.3
Gerbong	30	40	3,33%	2,5%	Wagons
Lokomotif Diesel	30	15	3,33%	6,67%	Diesel Locomotive
<b>Prasarana</b>					<b>Infrastructure</b>
Gedung Dinas	40	40	2,5%	2,5%	Office Building
Rumah Dinas	40	40	2,5%	2,5%	Official House
Instalasi Komunikasi	20	20	5%	5%	Communication Installation
Instalasi Listrik	20	20	5%	5%	Electricity Installation
Instalasi Air dan Minyak	20	20	5%	5%	Water and Kerosene Installation
Tanah	0	0	0%	0%	Lands
<b>Fasilitas</b>					<b>Facility</b>
Kendaraan Bermotor	5	5	20%	20%	Vehicles
Barang Inventaris	5	10	20%	10%	Inventory
Mesin dan Peralatan	10	10	10%	10%	Machinery and Equipment
Instalasi Bergerak	10	10	10%	10%	Mobile Installation

- 5) Pengeluaran untuk perbaikan dan pemeliharaan aset tetap yang terjadi selama berlangsungnya pemanfaatan aset tetap akan dicatat sebagai beban pada periode terjadinya pengeluaran tersebut.
- 6) Apabila terdapat pengeluaran yang memenuhi salah satu kriteria menambah masa manfaat ekonomis atau meningkatkan mutu pelayanan atau menambah kapasitas akan dikapitalisasi ke dalam biaya perolehan aset tetap.
- 7) Aset tetap yang tidak lagi dapat digunakan untuk memperoleh pendapatan, tanah lintas yang tidak digunakan, serta aset tetap yang dikuasai oleh pihak lain dipindahkan dari klasifikasi aset tetap menjadi "aset tetap tidak produktif" dalam kelompok aset lain-lain.
- 8) Aset tetap yang berasal dari Bantuan Pemerintah diakui dalam laporan posisi keuangan 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 kontrol atas aset tersebut sehingga KAI perlu mengakui aset tetap tersebut pada saat diterima dari pemerintah melalui BASTO. Penyusutan atas aset tetap tersebut juga perlu mulai dibebankan pada saat aset tersebut siap untuk digunakan.

- 5) The cost of maintenance and repairs of fixed assets which occur in period of the usage is directly recorded as expenses in the period incurred.
- 6) If there is one expenditure that meets the criteria increase the useful life or improve the quality of service or increase capacity will be capitalized to the asset cost.
- 7) Fixed assets that 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 since BASTO has receipt with regard KAI to use the asset to produce services or charge others to use the asset. KAI also has the ability to determine how the assets are operated or maintained, and KAI also can determine when to replace or when not to use the assets anymore. These conditions indicate that KAI has control over those assets that KAI need to recognize the asset when it is received from the government through BASTO. Depreciation on fixed assets also need to be charged from at the time the asset is ready for use.

Dengan penerapan PSAK 16 (Revisi 2007), "Aset Tetap". Perusahaan dan entitas anak menggunakan metode biaya perolehan yang diterapkan secara konsisten terhadap semua aset tetap dalam kelompok yang sama.

#### k. Properti Investasi

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya) untuk menghasilkan rental atau untuk kenaikan nilai atau keduanya.

Properti investasi dinilai berdasarkan harga perolehan dan dilakukan penyusutan sesuai dengan masa manfaatnya.

#### I. Aset Dalam Pelaksanaan

Akumulasi biaya konstruksi atau rehabilitasi bangunan, kereta, gerbong, instalasi mesin dan biaya-biaya lain dikapitalisasi oleh Perusahaan dalam akun "pekerjaan dalam proses".

Pada tahun 2012, 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 dibayarkan pada tahun berjalan.

#### m. Penurunan Nilai Aset

Perusahaan menerapkan PSAK No. 48 tentang "Penurunan Nilai Aset" yang mensyaratkan bahwa jumlah aset yang dapat diperoleh kembali diestimasi pada saat kejadian-kejadian atau perubahan-perubahan mengindikasikan bahwa nilai tercatatnya mungkin tidak dapat diperoleh kembali. Penurunan nilai aset diakui sebagai rugi pada laporan laba rugi tahun yang bersangkutan.

Perusahaan mengindikasi terjadi penurunan nilai aset apabila terjadi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Terdapat bukti keusangan atau kerusakan fisik aset;
- 2) Terjadi perubahan signifikan yang berdampak merugikan sehubungan dengan seberapa jauh, atau cara, aset digunakan atau diharapkan akan digunakan;
- 3) Terdapat bukti dari laporan internal yang mengindikasikan bahwa kinerja ekonomi aset lebih buruk, atau akan lebih buruk dari yang diharapkan;

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

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".

In 2012, costs related with the construction in progress will be classified as needed. Cost related with the work orders for manufacture inventory will be classified in the inventory account. Cost related to manufacture of fixed assets will be classified into Fixed Asset account.

Cost which not be capitalization will be cost during of the year.

#### m. Impairment of Assets

The Company adopted PSAK No. 48 on "Impairment of Assets" which requires that the amount of assets that can be recovered when events or changes indicate that the carrying value may not be recoverable. Impairment of assets recognized as a loss in the income statement for the year.

The company indicated an impairment of assets in the event any of the following:

- 1) There is evidence of obsolescence or physical damage to assets;
- 2) Significant changes which adversely impact with respect to how far, or how, the asset is used or expected to be used;
- 3) There is evidence from internal reporting indicates that the asset's economic performance is worse, or will be worse than expected;

Penurunan Nilai Aset diterapkan terhadap semua Aset, kecuali:

- 1) Persediaan
- 2) Aset yang timbul dari kontrak konstruksi;
- 3) Aset Pajak Tangguhan;
- 4) Aset yang timbul dari Imbalan Kerja;
- 5) Aset keuangan yang termasuk dalam ruang lingkup Instrumen Keuangan;
- 6) Properti Investasi yang diukur pada nilai wajar;
- 7) Biaya akuisisi tangguhan, dan aset tak berwujud, yang timbul dari hak kontraktual penanggung berdasarkan kontrak asuransi yang termasuk dalam ruang lingkup Akuntansi Asuransi Kerugian dan Akuntansi Asuransi Jiwa;
- 8) Aset Tidak Lancar (atau kelompok lepasan) yang diklasifikasikan sebagai dimiliki untuk dijual sesuai dengan Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan;

Rugi penurunan nilai diakui dalam laba rugi terhadap aset yang tidak direvaluasi dalam akun Administrasi dan Umum, sedangkan untuk aset yang direvaluasi, rugi penurunan nilai diakui dalam Pendapatan Komprehensif Lainnya;

Setelah pengakuan rugi penurunan nilai, beban penyusutan (amortisasi) aset disesuaikan di periode mendatang untuk mengalokasikan jumlah tercatat aset revisi, setelah dikurangi nilai residu (jika ada), secara sistematis selama sisa umur manfaatnya;

Perusahaan dalam kebijakannya atas penerapan PSAK 48 mengklasifikasikan tingkat kewajaran kondisi Aset menggunakan prosentase kerusakan yang diperoleh berdasarkan hasil inventarisasi;

Pada tahun 2011 penerapan awal atas PSAK 48 oleh Perusahaan diutamakan pada Aset yang bersifat Sarana Perkeretaapian dengan penetapan dan pengklasifikasian kondisi Aset sebagai berikut:

Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Sarana Kereta dan Loko

Kondisi Aset Sarana Kereta dan Loko	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Train Facilities Asset & Loco Condition
Beredar dalam rangkaian pokok Lokomotif cadangan	0%	Circulate on the connection series principal Locomotive reserves
Jalan percobaan ex. rusak dipo	0%	Dipo trial damaged roads
Jalan percobaan ex. rusak balai yasa	0%	Balai Yasa trial damaged roads
Pemeliharaan berkala	10%	Periodic maintenance
Perbaikan	10%	Repairing
PA lengkap	35%	Complete PA
SPA	20%	SPA

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

Impairment of Assets apply to all assets, except:

- 1) Inventory
- 2) Assets arising from construction contracts;
- 3) Deferred tax assets;
- 4) Assets arising from the Employee Benefits;
- 5) Financial assets that are included in the scope of Financial Instruments;
- 6) Investment property measured at fair value;
- 7) Deferred acquisition costs, and intangible assets, arising from contractual rights under the insurance contract the insurer are included in the scope of the Insurance Accounting and Accounting for Life Insurance;
- 8) Non-current asset (or group removable) are classified as held for sale in accordance with the Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations;

Impairment loss is recognized in profit or loss on assets not revalued in the accounts and Public Administration, while for the revalued assets, an impairment loss is recognized in Other Comprehensive Income;

After recognition of impairment loss, depreciation (amortization) adjusted assets in future periods to allocate the assets of the carrying amount of the revision, after deducting the residual value (if any), are systematically over the remaining useful life;

The Company's in its policy on the application of PSAK 48 to classify the condition of assets using the equity percentage of damage obtained by the results of inventory;

In 2011 the initial application of PSAK 48 by the Company Assets are prioritized on the railway facilities to the determination and classification of assets as the following conditions:

Determination and classification of Train Facilities Asset Condition and Loco

Kondisi Aset Sarana Kereta dan Lok	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Train Facilities Asset & Loco Condition
PB	10%	PB
Modifikasi	50%	Modification
Retrofit	50%	Retrofit
Rehabilitasi	50%	Rehabilitation
Konservasi (dapat diperbaiki)	70%	Conservation (can be repaired)
Konservasi (tunggu afkir)	90%	Conservation (wait to rejects)
Afkir (tunggu rucat)	100%	Rejected (wait to shredded)
Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Sarana Gerbong		Determination and classification of the Wagons Facilities Asset Condition
Kondisi Aset Gerbong	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Wagons Asset Condition
Dapat Dioperasikan	0%	Can be operated
Rusak Ringan (dapat diperbaiki di lintas)	10%	Lightly damaged (can be fixed on rail)
Rusak Berat (dapat diperbaiki di Balai Yasa)	25%	Heavy damage (can be fixed in Balai Yasa)
Usulan Afkir	70%	Proposal for reject
Afkir	100%	Rejected
Penetapan dan Pengklasifikasian Kondisi Aset Prasarana:		Determination and classification of Infrastructure Asset Condition:
Kondisi Aset Prasarana	Percentase Kerusakan/ Damage percentage	Infrastructure Asset Condition
Baik (Layak Huni/Tanpa Perbaikan)	0%	Good (livable/ without repaired)
Rusak Ringan (Perlu Perbaikan untuk Kenyamanan)	15%	Lightly Damage (need to be repaired for comfortable)
Rusak Sedang (Rusak Konstruksi / Perlu Perbaikan untuk Keamanan)	40%	Medium Damage (faulty construction/ need to be repaired for safety)
Rusak Berat (Tidak Dapat Dihuni / Rusak Konstruksi Berat)	80%	Heavy Damage (unlivable/ heavy faulty construction)

#### n. Beban Ditangguhkan

Yang termasuk beban ditangguhkan antara lain: pengeluaran untuk pendirian perusahaan, pengeluaran untuk legal hak atas tanah dan pengeluaran lainnya yang mempunyai manfaat lebih dari 1 (satu) tahun. Biaya ditangguhkan disajikan di laporan posisi keuangan pada nilai bersihnya yaitu harga perolehan dikurangi akumulasi amortisasi. Pembebanan pada periode berjalan dilakukan dengan metode garis lurus sesuai dengan taksiran masa manfaatnya.

#### n. Deferred Charges

Which include deferred costs such as: incorporation fees, expenses for legal rights to land and other expenditures that have a useful life of more than 1 (one) year. Deferred charges are presented in the balance sheet at their net value at cost less accumulated amortization. Loading in the current period by the straight-line method over the estimated useful lives.

**o. 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). Amortisasi aset tak berwujud akan diamortisasi sesuai masa manfaatnya dan apabila diketahui tidak mempunyai manfaat langsung dibebankan pada tahun berjalan.

**p. Taksiran Pajak Penghasilan**

- 1) Perusahaan menerapkan metode pajak penghasilan tangguhan dalam menghitung taksiran pajak penghasilan sebagaimana diharuskan dalam Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 46 tentang Akuntansi Pajak Penghasilan. Metode pajak penghasilan tangguhan ini diterapkan untuk mencerminkan pengaruh atas beda waktu dan rugi fiskal, baik berupa aset maupun liabilitas, disajikan dalam jumlah bersih sebagai pajak atas beda waktu antara pelaporan komersial dengan fiskal.
- 2) Saldo rugi fiskal yang dapat dikompensasi diakui sebagai aset pajak tangguhan apabila besar kemungkinan bahwa jumlah laba fiskal pada masa mendatang akan memadai untuk dikompensasi.
- 3) Koreksi terhadap liabilitas perpajakan diakui saat surat ketetapan pajak diterima atau jika mengajukan keberatan, pada saat keputusan atas keberatan tersebut telah ditetapkan.

**q. Utang Usaha**

Utang usaha adalah utang yang timbul dari pengadaan barang/ jasa yang dinyatakan sebesar nilai barang/ jasa yang harus dibayar kepada rekanan. Utang usaha yang berhubungan dengan pemborongan pekerjaan diakui dan dicatat berdasarkan persentase fisik pekerjaan yang telah diselesaikan dan dinyatakan dengan Berita Acara.

**r. Liabilitas Imbalan Pasca Kerja**

Sesuai dengan Undang-undang ketenagakerjaan No. 13 tahun 2003 tanggal 25 Maret 2003, Perusahaan diwajibkan memberikan manfaat pasca kerja kepada seluruh karyawan tetapnya. Manfaat tersebut meliputi uang pesangon, penghargaan masa kerja, serta kompensasi (uang penggantian hak). Manfaat tersebut diberikan apabila karyawan mengakhiri masa kerjanya baik karena pemutusan hubungan kerja, pensiun maupun meninggal dunia.

**o. Intangible Assets**

Which include intangible assets is 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 and are not known to have an immediate benefit are amortized in the current year.

**p. Income Tax Estimation**

- 1) The Company applied the deferred income tax method of accounting for income tax in accordance with Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) No. 46 on Accounting for Income Taxes. Deferred income tax method is applied to reflect the effect of temporary differences and tax losses, either assets or liabilities, expressed in net amount as a tax on timing differences between financial and tax reporting.
- 2) Retained loss carry-over recognized deferred tax assets, if there is a likelihood that taxable profit will be available for future compensation.
- 3) Corrections to tax obligations are recorded when an assessment is received or, if appealed against, when the decision of the appeal is determined.

**q. Trade Payable**

Trade payables represent payables resulting from the procurement of goods/services which are stated at the amount should be paid to the suppliers. Trade payables related to construction in progress are recognized and recorded based on percentage of completion of physical work and stated in a report.

**r. Post-Employment Benefit Obligation**

In accordance with the Employment Act No. 13 of 2003 dated March 25, 2003, the Company is required to provide post-employment benefits to all permanent employees. These benefits include severance pay, gratuity and compensation (cash compensation). These benefits are granted if the employee works either end due to termination of employment, retirement or death.

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).

Dengan demikian pengelolaan pensiun perusahaan yang dilaksanakan adalah sebagai berikut:

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
For the years ended December 31, 2012 and 2011  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

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 hereinabove shall be transferred its management to PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The two program shall consist of: Pension Annuity program for Pension (Pension Program) and Pension benefit program for Employee (JHT Program). Principally, such program adhere definite beneficiary program guaranteed by insurance company. In connection with such matter, then advance subscription payment liability constituting pas-service liability has been booked as liability.

While past service cost is recognized as an expense on a straight-line basis over the average period until the post-employment benefits to or vested rights in accordance with generally accepted accounting standards in Indonesia.

Based on the letter from the Ministry of Communications Republic of Indonesia No. KP.203/1/1/A Phb dated April 11, 2007 regarding the improvement of the welfare of ex-civil servant employees ex PNS/ PJKA, to the completion of former civil servants ex PNS/ PJKA through the efforts proposed: at the moment is still active, employee ex PNS Dephub/PJKA are paid by the Company and after retirement will receive a pension equal to PNS in general.

In 2008 based on the regulation of the Government of Indonesia No. 64 in 2004, on the former pension adjustment. PNS Development of Transportation in PT Kereta Api Indonesia (Persero) which began in May 2008, the management of the pension of former employee. Public servants that previously managed by PT BNI life insurance (Persero) was transferred to the PT Taspen (Persero).

Thus the pension management of company which carried out are as follows:

- 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 diperbarui 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 dan menjadi karyawan 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.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

- 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 and become employees of PT Taspen (Persero)
- Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the membership of ex-employees. PNS on PT Taspen (Persero) is the payment of premiums or contributions issued by PT Taspen (Persero).

On this basis, the responsibility for the employed former JHT employment benefits. PNS PT Kereta Api Indonesia (Persero), which is in the previous year is still liabilities of the company and dibukukan as the obligations for benefit post-employment with revised 2004 PSAK No. 24. So it starts at the beginning of 2009 not have become liabilities for benefits to employees in accordance with PSAK No. 24 revised 2010. So the calculation of the 24 PSAK for 2012 applies to the condition of no civil servant of the company started to work as the company became State of Perum. With regard to the status of official Ex-civil employee is registered in the contribution to pay retirement at the same time.

#### **s. Transaksi Dalam Mata Uang Asing**

Pembukuan Perusahaan diselenggarakan dalam satuan Rupiah. Transaksi-transaksi dalam mata uang asing dicatat berdasarkan kurs yang berlaku pada saat transaksi terjadi. Pada tanggal laporan posisi keuangan, aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing dijabarkan sesuai dengan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut yang didasarkan pada kurs tengah Bank Indonesia. Keuntungan atau kerugian yang timbul, dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba (rugi) periode berjalan.

Kurs mata uang asing yang digunakan pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011, adalah sebagai berikut:

Mata uang asing	31 Desember 2012/ December 31, 2012	31 Desember 2011/ December 31, 2011	Foreign currency
Dolar Amerika Serikat	9.670,00	9.068,00	US Dollars
Dolar Australia	10.025,39	9.202,68	AUD Dollars
Dolar Singapura	7.907,12	6.974,33	SGD Dollars
Euro	12.809,86	11.738,99	Euro
Yen Jepang	111,97	116,80	Yen

#### **t. Pengakuan Pendapatan dan Beban**

- 1) Pendapatan dari jasa pengangkutan penumpang diakui pada saat diterimanya kas baik dari hasil penjualan tiket pada hari keberangkatan maupun dari penjualan tiket melalui reservasi.
- 2) Pendapatan dari jasa pengangkutan barang diakui pada saat barang mulai diangkut dari stasiun pemberangkatan.
- 3) Pendapatan sewa, bunga dan lainnya diakui dengan metode akrual.
- 4) Beban pokok pendapatan yang terdiri dari beban operasi langsung dan beban operasi tidak langsung serta beban operasional lainnya diakui pada saat terjadinya.

#### **u. Pengakuan Pendapatan Subsidi Dan Beban Sewa Penggunaan Prasarana Pemerintah**

- 1) Pendapatan subsidi PSO yang diperoleh dari Pemerintah disajikan dalam laporan laba rugi sebagai pendapatan jasa angkutan.
- 2) Pendapatan dari PSO diakui secara akrual yang dibatasi oleh penyediaan anggaran yang tertuang di anggaran Pemerintah (berdasarkan DIPA).

#### **s. Foreign Currency Transaction**

The books of accounts maintained in Rupiah. Foreign currency transactions are recorded at the existing rate at the time of the transaction. In the balance sheet date, the assets and liabilities denominated in foreign currency are converted according to the type of Exchange in effect on that date on the basis of the rate of change of the Bank of Indonesia. Gains or losses are charged to the account of losses (loss) net for the period.

Foreign exchange rate used at December 31, 2012 and 2011, are as follows:

#### **t. Revenue and Expenses Recognition**

- 1) Revenues from passenger transportation services is recognized when cash is received from the sale of tickets on the day of departure as well as from the sale of tickets through the reservations.
- 2) Revenue from transportation services of goods is recognized when goods began to be transported from the departure station.
- 3) Interest and rental income are recognized on an accrual basis.
- 4) Cost of revenues consists of direct operating costs and indirect operating expenses and other operating expenses are recognized when incurred.

#### **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, tahun ini terdapat 69 nama 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 diperlakukan sebagai pengurang beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya sesuai dengan nilai kontrak antara Pemerintah dan Perusahaan sebagai penyelenggara.
- 5) Beban penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC) yang dibayarkan kepada Pemerintah menjadi penambah beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya.

#### v. Laba Per Saham

Laba per saham dasar dihitung berdasarkan jumlah rata-rata tertimbang saham beredar dalam tahun yang bersangkutan.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

- 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, this years, there are 69 names 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 maintenance expenses of Government infrastructure (IMO), which is done by the Company, is recorded as the deduction indirect operation expenses and recognized when incurred in accordance with the value of contract between the Goverment and the Company's as the executor.
- 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 dihapusbukan atau dilakukan penurunan nilai karena usang atau dihentikan penggunaannya.

### b. Kewajiban atas Imbalan Pasca Kerja

Perhitungan kewajiban atas imbalan pasca kerja tergantung pada sejumlah asumsi 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.

## 6. ESTIMATES AND JUDGMENTS OF SIGNIFICANT ACCOUNTING

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. KAS DAN SETARA KAS

	2012	2011
<b>KAS</b>		
Kas besar	2.916.159.541	8.445.987.485
Kas stasiun	2.282.523.180	22.628.250.173
Kas - PT Reska Multi Usaha	1.024.399.334	800.248.356
Kas - PT Railink	6.074.543	1.536.242
Kas - PT KAI Commuter Jabodetabek	2.579.406.070	1.792.969.695
Kas - PT KA Logistik	446.299.942	242.644.653
Kas - PT KA Properti Manajemen	43.166.690	-
Kas - PT KA Pariwisata	114.826.968	265.572.672
Jumlah kas	<u>9.412.856.268</u>	<u>34.177.209.275</u>
<b>BANK</b>		
<b>Rupiah</b>		
<b>Bank Daerah - Kantor Pusat, Daop dan Eksplorasi :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	221.183.295.237	89.010.219.832
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk	26.853.726.588	2.887.740.288
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	2.103.772.550	1.533.049.173
PT Bank Mega, Tbk	-	1.790.000
Bank BTN	1.538.000	660.108
PT Bank Central Asia, Tbk	11.072.476.263	-
<b>Bank Koordinator Daerah (BKD) - Kantor Pusat, Daop dan Divre :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	2.648.230.739	174.428.212
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk	-	24.560.640.489
<b>Bank Koordinator Umum (BKU) - Kantor Pusat :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	265.271.430.640	29.140.382.992
<b>Bank - PT Reska Multi Usaha :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	2.028.958.526	9.162.424.320
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	107.488.887	1.907.000
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk	36.733.519	879.324.293
<b>Bank - PT Railink :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	1.383.572.214	110.202.849
PT Bank Bukopin, Tbk	76.513.575	68.538.709
<b>Bank - PT KA Commuter Jabodetabek :</b>		
PT Bank Central Asia, Tbk	102.385.136	101.977.980
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	37.450.232.343	79.010.332.351
PT Bank Danamon Indonesia, Tbk	3.568.000.535	9.950.492.740
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	3.966.106.168	1.353.608.763
PT Bank DKI	535.000	780.000
<b>Bank - PT KA Logistik :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	158.632.235	320.344.674
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk	218.681.073	105.669.666
<b>Bank - PT KA Properti Manajemen :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	422.489.500	1.165.376.683
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	8.004.903	8.362.612
<b>Bank - PT KA Pariwisata :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	1.408.331.868	173.449.108
PT Bank Central Asia, Tbk	295.590.226	-
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	160.792.429	789.113.438
Jumlah bank rupiah	<u>580.527.518.153</u>	<u>250.510.816.281</u>
<b>CASH ON HAND</b>		
Cash		
Cash on station		
Cash - PT Reska Multi Usaha		
Cash - PT Railink		
Cash - PT KAI Commuter Jabodetabek		
Cash - PT KA Logistik		
Cash - PT KA Properti Manajemen		
Cash - PT KA Pariwisata		
Total cash on hand		
<b>BANK</b>		
<b>Rupiah</b>		
<b>Regional Banks - Head Office, Daop and Exploitation :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Mega, Tbk		
Bank BTN		
PT Bank Central Asia, Tbk		
<b>Regional Coordinator Banks (BKD) - Head Office, Daop and Divre :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk		
<b>Regional General Banks (BKU) - Head Office :</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk		
<b>Bank - PT Reska Multi Usaha</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk		
<b>Bank - PT Railink :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Bukopin, Tbk		
<b>Bank - PT KA Commuter Jabodetabek :</b>		
PT Bank Central Asia, Tbk		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Danamon Indonesia, Tbk		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank DKI		
<b>Bank - PT KA Logistik :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk		
<b>Bank - PT KA Properti Manajemen :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk		
<b>Bank - PT KA Pariwisata :</b>		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk		
PT Bank Central Asia, Tbk		
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk		
Total bank rupiah		

	2012	2011
<b>Mata Uang Asing</b>		
<b>Entitas Induk</b>		
<b>Dolar Amerika Serikat</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	30.589.189.424	54.925.135.981
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.015.893.841	935.859.508
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	11.546.592.594	9.658.241.154
<b>Euro</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	10.690.463.795	2.666.058.280
<b>Dolar Singapura</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	316.369.048	240.530.966
	<u>54.158.508.702</u>	<u>68.425.825.889</u>
<b>Entitas Anak</b>		
<b>PT KA Pariwisata (USD)</b>		
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	292.033.040	299.124.212
<b>PT KA Commuter Jabodetabek (USD)</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	41.162.192	-
Jumlah bank valas	<u>54.491.703.934</u>	<u>68.724.950.101</u>

**DEPOSITO BERJANGKA**

Rupiah		
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	-	5.000.000
PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk	262.000.000.000	68.000.000.000
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk	189.419.129.860	169.381.211.091
Jumlah deposito berjangka	<u>451.419.129.860</u>	<u>237.386.211.091</u>
<b>JUMLAH KAS DAN SETARA KAS</b>	<b><u>1.095.851.208.214</u></b>	<b><u>590.799.186.748</u></b>

Kas dan Setara Kas pada PT KAI (Persero):

Cash and cash equivalents at PT KAI (Persero):

	2012	2011
<b>KAS DAN SETARA KAS PADA ENTITAS INDUK</b>		
Kas rupiah		
	5.198.682.721	31.074.237.658
Bank BD, BKD dan BKU	529.134.470.017	147.308.911.094
Bank mata uang asing	54.158.508.702	68.425.825.889
Deposito rupiah	200.000.000.000	15.000.000.000
Deposito mata uang asing	-	-
Jumlah - entitas induk	<u>788.491.661.440</u>	<u>261.808.974.641</u>
<b>KAS DAN SETARA KAS PADA ENTITAS ANAK</b>		
Kas rupiah	4.214.173.547	3.102.971.617
Bank rupiah	51.393.048.136	103.201.905.187
Bank mata uang asing	333.195.232	299.124.212
Deposito	251.419.129.860	222.386.211.091
Jumlah - entitas anak	<u>307.359.546.775</u>	<u>328.990.212.107</u>
<b>JUMLAH KAS DAN SETARA KAS</b>	<b><u>1.095.851.208.214</u></b>	<b><u>590.799.186.748</u></b>

Bank koordinator Daerah adalah rekening giro bank yang khusus diperuntukkan menampung penerimaan pendapatan. Sedangkan bank daerah adalah rekening giro bank yang khusus diperuntukkan membiayai beban operasional dan administrasi kantor atau unit yang bersangkutan.

Regional Coordinator Bank is a bank account designated specifically to accommodate the receipt of income. While local banks are a special bank account to fund operational costs and administrative office or unit concerned.

Deposito berjangka adalah dana Perusahaan yang ditempatkan di bank untuk jangka waktu kurang dari 3 bulan dan dapat dicairkan menjadi kas pada saat dibutuhkan, sehingga disetarakan dengan kas. Tingkat suku bunga deposito berjangka rupiah rata-rata berkisar antara 4,50% s.d 6,50% untuk tahun 2011 dan 6,42% s.d 6,66% untuk tahun 2011.

## 8. INVESTASI JANGKA PENDEK

	2012	2011
Investasi - Entitas Anak	3.900.000.000	3.900.000.000
Penyisihan Penurunan Nilai	(3.900.000.000)	(3.900.000.000)
<b>Jumlah investasi jangka pendek</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Saldo investasi jangka pendek merupakan saldo Investasi PT Railink, entitas anak dengan penjelasan sebagai berikut:

Pada tanggal 29 Agustus 2008, Perusahaan melakukan penempatan investasi dalam bentuk Kontrak Penempatan Dana (Discretionary Fund) pada PT Optima Kharya Capital Management (OKCM) sebesar Rp.5.000.000.000, dengan target investasi 11% per tahun untuk periode kontrak selama 3 (tiga) bulan.

Sehubungan dengan terjadinya subprime mortgage di Amerika Serikat yang berdampak langsung terhadap likuiditas dan ketidakmampuan PT OKCM untuk mengembalikan investasi Perusahaan yang telah jatuh tempo pada tanggal 29 Nopember 2008, sehingga PT OKCM melakukan perpanjangan 2 (dua) kali melalui surat konfirmasi pada tanggal 29 Nopember 2008 dan 27 Pebruari 2009, dengan periode perpanjangan selama 3 (tiga) bulan.

Kemudian dilakukan negosiasi dan tercapai kesepakatan yang diikuti dengan Addendum Pertama, dimana Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.1.000.000.000 pada tanggal 28 Mei 2009, sehingga sisa investasi menjadi sebesar Rp.4.000.000.000 yang akan diserahkan pada tanggal 27 Agustus 2009, dengan target investasi 12% per tahun dari investasi. Addendum perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 27 Mei 2009 dan dinotariilkan pada tanggal 17 Juni 2009.

Sampai dengan tanggal jatuh tempo pengembalian investasi Perusahaan tanggal 27 Agustus 2009, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka perjanjian investasi diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua Sementara, dimana sisa dana investasi sebesar Rp.4.000.000.000 milik Perusahaan akan dikelola kembali dalam jangka waktu sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan terhitung sejak tanggal 29 Agustus 2009 dengan target investasi 12% per tahun. Addendum Kedua Sementara ini ditandatangani pada tanggal 11 September 2009.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

Corporate deposits are funds placed in bank for a period of less than 3 months and can be liquidated into cash when needed, so it is equated with cash. The interest rate on the average rupiah time deposits ranged from 4,50% to 6,50% for 2011 and 6,42% to 6,66% for 2011.

## 8. SHORT TERM - INVESTMENTS

	2012	2011	
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
<b>Jumlah investasi jangka pendek</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>Total short term investments</b>

Short-term investments balance is the balance of investment in PT Railink, subsidiary with an explanation as follows:

On August 29, 2008, a subsidiary of placing their investments in the form of Contract Placement Fund (Discretionary Fund) at PT Optima Kharya Capital Management (OKCM) amounting to Rp.5.000.000.000, with an investment target of 11% per annum for the period of contract for three (3) months.

PT OKCM not able to return to the subsidiaries of investment which have expired on November 29, 2008, which is why the PT OKCM do extension 2 (two) times through a letter of confirmation on November 29, 2008-February 27, 2009, with a period of extension of 3 (three) months.

Then negotiate and reach an agreement that is followed by the First Amendment, which the subsidiaries receive a share of investment amounting to Rp.1.000.000.000 OKCM PT on May 28, 2009, so the remaining investment of Rp.4.000.000.000 which will be presented on August 27, 2009, with the target investment of 12% per year of investment. Addendum to the agreement signed on May 27, 2009 and in real memorandum on June 17, 2009.

Until the maturity date of return on investment subsidiaries on August 27, 2009, PT OKCM still unable to return the investment, the investment agreement was extended again under the Second Amendment while, where the remaining investment funds amounting to Rp.4.000.000.000 owned subsidiaries will be managed back in time at least 6 (six) months from the date of August 29, 2009 with an investment target of 12% per year. While the Second Amendment was signed on September 11, 2009.

Sampai dengan tanggal pada tanggal 28 Februari 2010, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka kontrak diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua dalam kondisi Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.100.000.000, sehingga sisa dana investasi milik perusahaan menjadi sebesar Rp.3.900.000.000. Nilai tersebut belum termasuk perhitungan target investasi dan denda akibat keterlambatan PT OKCM dalam mengembalikan sisa dana investasi dengan tepat waktu. Pada Addendum ini dimasukkan pasal penyertaan reksadana penempatan terbatas berupa kebun kelapa sawit dan pabrik mini kelapa sawit sebagai underlying assets yang pengelolaannya diserahkan kepada Manajer Investasi. Addendum ini ditandatangani pada tanggal 1 April 2010.

Ketidakmampuan PT OKCM berlanjut sehingga kontrak diperpanjang berdasarkan Addendum Ketiga yang ditandatangani pada tanggal 2 Agustus 2010. Sehubungan dengan berakhirnya Addendum Ketiga dan PT OKCM masih belum mampu mengembalikan investasi, Direksi Perusahaan sedang melakukan negosiasi untuk melakukan penandatanganan Addendum Keempat. Disamping itu manajemen sedang melakukan upaya secara kolektif melalui Forum Nasabah KPD OKCM untuk menyelesaikan secara hukum melalui Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK).

Sehubungan dengan keterlambatan tingkat pengembalian investasi OKCM, berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan tanggal 29 Mei 2009 menetapkan estimasi penyisihan kerugian investasi di PT Optima Kharya Capital Management untuk tahun 2008 adalah sebesar Rp.1.000.000.000 atau sebesar 20% dari nilai investasi tahun 2008 dan sebesar Rp.800.000.000 untuk tahun 2009, sehingga akumulasi penyisihan kerugian investasi sebesar Rp.1.800.000.000, yang dibebankan sekaligus pada tahun 2009. Penyisihan atas kerugian investasi OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek".

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi tanggal 16 November 2010, Perusahaan melakukan penyisihan kerugian atas investasi OKCM sebesar Rp.2.100.000.000. Penyisihan atas kerugian investasi OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek", sehingga jumlah akumulasi penyisihan kerugian investasi tersebut sebesar Rp.3.900.000.000.

PT Railink telah menunjuk Indra Marzon, SH., selaku Advokat dan/ atau selaku Konsultan Hukum Perseroan, pada tanggal 1 Desember 2011 dalam Perkara Permohonan Gugatan Ingkar Janji (Wanprestasi) di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan atas PT OKCM (PT Optima Kharya Capital Management) dan telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Nomor Register 691/Pdt.6/2011/PN Jakarta Selatan tanggal 23 Desember 2011.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
For the years ended December 31, 2012 and 2011  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

On February 28, 2010, PT OKCM still unable to return the investment, the contract was extended under the Second Amendment in a state of its subsidiaries received OKCM PT part of the investment amount of USD \$.100,000,000, so the remainder of the investment fund owned by a subsidiary for USD 3900 000 000. Total does not include the calculation of investment targets and penalties for OKCM PT late in returning the remaining investment fund in a timely manner. In the Addendum to this article included in mutual funds limited the placement of oil palm plantations and palm oil processing plant mini as the underlying asset custody Investment Manager. This addendum was signed on April 1, 2010.

The inability of PT OKCM continue to ensure that the contract is extended by the third amendment, signed on August 2, 2010. Relative to the end of the third and OKCM PT addendum even they can't pay the investment, a subsidiary of Administration is negotiating to make the signing of the fourth amendment. In addition, management is a collective effort by the KPD OKCM clients Forum to settle legally through the Agency for supervision of capital markets and financial institutions (Bapepam-LK).

In the late OKCM ROI based on general meeting of shareholders on 29 may, 2009 estimated reserve for loss on investments in PT Optima Kharya Capital Management for 2008 Rp.1.000.000.000 or equal 20% of the value of investment in 2008 and amounted Rp.800.000.000 for 2009 so that the accumulated reserve for possible losses on investment amounted Rp.1.800.000.000, to be levied at the same time in 2009. Reserves for losses on investment represented OKCM "Unrealized impairment of securities".

Based on the Decision of the Board of Directors on November 16, 2010, the subsidiary of a provision of Rp.2.100.000.000. OKCM. Allowance for investment losses is presented OKCM "Unrealized Loss on Impairment of Securities", so that the amount of the accumulated allowance for losses on these investments is Rp.3.900.000.000.

PT Railink has appointed Indra Marzon, SH., As the Advocate and / or as a legal consultant of the Company, on December 1, 2011 in Case Petition Lawsuit broken promises (default) in the South Jakarta District Court with the PT OKCM (PT Optima Kharya Capital Management) and was registered at the Registrar's Office by the South Jakarta District Court of South Jakarta Register No. 691/Pdt.6/2011/PN dated December 23, 2011.

## 9. PIUTANG USAHA

### Berdasarkan Debitur:

	2012	2011	
<b>Pihak Berelasi:</b>			<b>Related Party:</b>
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk	133.003.507.696	166.542.861.568	PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk
PT Pertamina (Persero)	27.212.971.550	19.591.711.584	PT Pertamina (Persero)
PT Semen Baturaja (Persero)	4.623.862.151	4.945.572.491	PT Semen Baturaja (Persero)
PT Semen Padang	1.763.884.976	2.933.645.510	PT Semen Padang
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	1.708.584.522	1.608.046.535	PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)
TPKB	1.022.986.336	-	TPKB
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	793.260.843	144.647.718	PT Perkebunan Nusantara III (Persero)
PT INKA (Persero)	377.238.000	831.336.000	PT INKA (Persero)
PT Krakatau Steel (Persero), Tbk	95.143.213	95.143.213	PT Krakatau Steel (Persero), Tbk
	<b>170.601.439.287</b>	<b>196.692.964.619</b>	
<b>Pihak Ketiga:</b>			<b>Third Party:</b>
PT Holcim Indonesia, Tbk	8.007.890.981	-	PT Holcim Indonesia, Tbk
PT Bara Alam Utama	6.610.055.740	-	PT Bara Alam Utama
PT Bara Multi Sugih Sentosa	5.488.713.225	-	PT Bara Multi Sugih Sentosa
PT Tanjung Enim Pulp & Peper	4.423.309.347	6.581.857.271	PT Tanjung Enim Pulp & Peper
PT Jatim Petroleum Transport	3.671.151.972	2.330.276.912	PT Jatim Petroleum Transport
PT Tiga Roda	3.245.836.263	-	PT Tiga Roda
PT Musimmas	2.214.462.581	-	PT Musimmas
PT Wahana Adi Daya Pertiwi	1.173.764.684	3.953.844.548	PT Wahana Adi Daya Pertiwi
PT Buana Kontenindo Ekspress	1.172.941.863	1.264.191.854	PT Buana Kontenindo Ekspress
PT Aneka Jasatama Wahana	852.203.086	1.909.520.472	PT Aneka Jasatama Wahana
PT Smart, Tbk	305.248.983	-	PT Smart, Tbk
PT Semen Nusantara	-	5.787.653.066	PT Semen Nusantara
PT Central Container Consulindo	-	3.604.405.090	PT Central Container Consulindo
Piutang Usaha Entitas Anak	40.759.074.023	15.675.890.810	Trade receivables - subsidiaries
Lainnya (dibawah Rp.250.000.000)	3.631.973.891	7.466.153.803	Others (Rp.250.000.000 below)
	<b>81.556.626.638</b>	<b>48.573.793.826</b>	
Saldo Piutang Usaha	252.158.065.925	245.266.758.445	Total of trade receivable
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(4.761.217.274)	(6.960.057.995)	Allowance for doubtful accounts
<b>Saldo piutang usaha - bersih</b>	<b>247.396.848.651</b>	<b>238.306.700.450</b>	<b>Total of trade receivable - Net</b>

### Berdasarkan Umur:

	2012	2011	
Jatuh Tempo:			Past due:
1 - 360 hari	244.781.956.898	238.306.700.450	1 - 360 days
361 - 720 hari	3.048.479.038	980.244.155	361 - 720 days
> 720 hari	4.327.629.989	5.979.813.840	> 720 days
	<b>252.158.065.925</b>	<b>245.266.758.445</b>	
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(4.761.217.274)	(6.960.057.995)	Allowance for doubtful accounts
<b>Saldo piutang usaha - bersih</b>	<b>247.396.848.651</b>	<b>238.306.700.450</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.

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.

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.

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:

	2012	2011	
Piutang Internal:			Internal Receivables:
Piutang Pegawai	1.044.605.618	809.197.710	Employee receivable
Uang Muka Perawatan	-	200.000	Maintenance advance
Uang Muka Pensiun	147.322.121	149.713.301	Pension advance
Kekurangan Kas Resmi	2.828.364.932	1.921.594.748	Official cash deficiency
Jumlah piutang internal	<u>4.020.292.671</u>	<u>2.880.705.759</u>	Total of internal receivables
Pihak Berelasi			Related Party:
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	103.700.228.095	103.700.228.095	PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk
PT Semen Baturaja (Persero)	1.917.139.273	1.917.139.273	PT Semen Baturaja (Persero)
PT Pertamina (Persero)	3.808.155.996	3.808.155.996	PT Pertamina (Persero)
PT Wiradaya Lintas Sukses	1.378.854.646	1.378.854.646	PT Wiradaya Lintas Sukses
Perum PPD	500.000.000	500.000.000	Perum PPD
	<u>111.304.378.010</u>	<u>111.304.378.010</u>	
Pihak Ketiga			Third Party
Piutang PPN atas Pendapatan Negosiasi	1.731.187.365	-	Receivables VAT on negotiate revenue
PT Optima Kharya Capital Management	60.965.163.175	60.965.163.175	PT Optima Kharya Capital Management
Lainnya	53.416.956.051	48.264.425.635	Others
Jumlah piutang	<u>116.113.306.591</u>	<u>109.229.588.810</u>	Total receivables
Saldo Piutang Lain-lain	231.437.977.272	223.414.672.579	Total of other receivables
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(183.759.065.307)	(177.281.858.228)	Allowance for doubtful account
<b>Jumlah piutang lain-lain - bersih</b>	<b><u>47.678.911.965</u></b>	<b><u>46.132.814.351</u></b>	<b>Total of other receivables - Net</b>

### Berdasarkan Umur:

### By Age Category:

	2012	2011	
Jatuh Tempo:			Past due:
1 - 360 hari	39.339.645.728	42.109.140.595	1 - 360 days
361 - 720 hari	6.079.712.617	4.023.673.755	361 - 720 days
> 720 hari	186.018.618.927	177.281.858.228	> 720 days
	<u>231.437.977.272</u>	<u>223.414.672.578</u>	
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(183.759.065.307)	(177.281.858.228)	Allowance for doubtful accounts
<b>Saldo piutang usaha - bersih</b>	<b><u>47.678.911.965</u></b>	<b><u>46.132.814.350</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.

The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivable mentioned above. PT KAI is not controlled assets as collateral on receivables.

**PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk**

Piutang kepada PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk sebesar Rp.103.700.228.095 merupakan piutang PPN atas pengangkutan batubara (transaksi terjadi dari tahun 1998 sampai tahun 2003) berdasarkan SKPKB tanggal 8 Desember 2003. Pada tahun 2006 piutang tersebut telah disisihkan seluruhnya.

**PT Optima Kharya Capital Management**

Perusahaan bekerja sama dengan PT Optima Kharya Capital Management yang dituangkan dalam Perjanjian Pengelolaan Investasi No. 02/KPD-OKCM/VI/2008, No. 137/HK/UM/2008 pada tanggal 24 Juni 2008 dengan ketentuan sebagai berikut:

Nilai investasi	:	Rp.100.000.000.000	: Investment value
Jangka waktu	:	6 (enam) Bulan, tanggal 24 Juni s.d	: Time period
		24 Desember 2008/ 6 months, date of	
		June 24, until December 24, 2008	

Indikasi imbal hasil investasi : 11,56% : Indication of investment yield

Pada saat jatuh tempo tanggal 24 Desember 2008 PT Optima Kharya Capital Management cendera janji dan tidak dapat mengembalikan nilai pokok investasi. Nilai surat berharga yang diserahkan oleh PT Optima Kharya Capital Management berupa saham dengan nilai pasar pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp.57.927.966.000.

Pada bulan Februari 2009, PT Optima Kharya Capital Management menyerahkan portofolio kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupa saham yang ditempatkan pada Bank Kustodian BNI Securities a.n PT Kereta Api Indonesia (Z K014).

Nilai portofolio berupa saham dengan nilai pasar pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp.57.927.966.000 yang berupa:

No.	Sekuritas/ Securities	Closing Price Rp	Volume Lembar/ sheet	Nilai Pasar/ Market value
				Rp
1.	ANTM	1.090	250.000	272.500.000
2.	BBRI	4.575	750.000	3.431.250.000
3.	BUMI	910	3.500.000	3.185.000.000
4.	TRIL	600	79.290.360	47.574.216.000
5.	UNTR	4.400	787.500	3.465.000.000
Jumlah/ total				57.927.966.000

Dengan penyerahan portofolio tersebut, Perusahaan membukukan terjadinya kerugian atas penurunan nilai sebesar Rp.42.072.034.000.

Selanjutnya pada tahun 2009 bulan Januari s.d. Juni, PT Optima Kharya Capital Management memberikan Imbal hasil sebesar Rp.7.058.431.642.

**PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero), Tbk**

Receivable to PT Tambang Bukit Asam (Persero) Tbk amounting to Rp.103.700.228.095 is a credit of VAT for the transport of coal (transactions between 1998 and 2003) on the basis of the date of payment of the tax on December 8, 2003. In 2006 the accounts has been reserved in full.

**PT Optima Kharya Capital Management**

The company worked with PT Optima Kharya Capital Management as outlined in the number of investment management agreements: 02/KPD-OKCM/VI/2008 Number: 137/HK/UM/2008 on June 24, 2008 with the following conditions:

On maturity date of December 24, 2008 PT Optima Capital Management Kharya breach of contract and can not return the principal value of an investment. Value of securities held by PT Optima Kharya Capital Management in stocks with market values as at December 31, 2008 amounted to Rp.57.927.966.000.

In February 2009, PT Optima Kharya Capital Management submitted portfolio to the PT Kereta Api Indonesia (Persero) in the form of shares issued in the BNI Bank Custodian PT Kereta Api Indonesia (Z K014).

Value of stock portfolio with a market value as at December 31, 2008 amounted to Rp 57.927.966.000 in the form:

No.	Securitas/ Securities	Closing Price Rp	Volume Lembar/ sheet	Nilai Pasar/ Market value
1.	ANTM	1.090	250.000	272.500.000
2.	BBRI	4.575	750.000	3.431.250.000
3.	BUMI	910	3.500.000	3.185.000.000
4.	TRIL	600	79.290.360	47.574.216.000
5.	UNTR	4.400	787.500	3.465.000.000
Jumlah/ total				57.927.966.000

With a portfolio submission, the Company recorded a loss on impairment of Rp.42.072.034.000.

Later in the year 2009 January to June, PT Optima Kharya Capital Management provides the results of Rp.7.058.431.642.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK  
 CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN  
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

Pada prinsipnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) menginginkan penyetaraan dana tersebut kembali seluruhnya sebesar Rp.100.000.000.000., maka dengan bantuan Jamdatun terjadi perjanjian utang piutang antara PT Optima Kharya Capital Management dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggal 27 Juli 2009.

Atas piutang tersebut ditetapkan:

- Jangka waktu 12 bulan, jatuh tempo pada 27 Juli 2010.
- Pembayaran utang melalui cicilan setiap bulan dan diberikan imbal hasil yang ditetapkan sebagai berikut:

No.	Tanggal / Date	Pokok Piutang / 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 Rp.100.000.000.000 dengan mengoreksi investasi jangka pendek Rp.57.927.966.000 dan membuka penurunan atas investasi saham sebesar Rp.42.072.034.000.
- Pada bulan Oktober s.d Desember 2009 atas transaksi dengan PT Optima Kharya Capital Management dalam penanganan kepolisian dan belum ada penyelesaian.
- Sejak bulan Agustus s.d Desember 2009 sesuai dengan perjanjian, PT Optima Kharya Capital Management membayar cicilan piutang dan bunga sebagaimana yang ditetapkan dalam perjanjian. Pembayaran cicilan mencapai Rp.5.061.401.000 dan bunga sebesar Rp.4.939.599.000.

Perusahaan telah meminta bantuan Kejaksaan Agung RI untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES  
 NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS  
 For the years ended December 31, 2012 and 2011  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

In principle, PT Kereta Api Indonesia (Persero) want to return his investment fund entirely for Rp.100.000.000.000, and the help of Jamdatun (third party) has made an agreement of debts between PT OKCM with PT Kereta Api Indonesia (Persero) on July 27, 2009.

Of these receivables assigned:

- 12 month time period due in July 27, 2010.
- Debt through installment payments each month and given that the outcome is determined as follows:

- In accordance with article 6 of receivables secured by portfolio, which was submitted in February 2009.
- On the agreement the Railway PT (Persero) recognizes receivables amounting Rp.100.000.000.000 with Rp.57.927.966.000 correcting short-term investments and investments recorded a decline in the stock of Rp.42.072.034.000.
- In October to December 2009 for transactions with PT Optima Kharya Capital Management in the handling of the police and there has been no settlement.
- From August to December 2009 according to the agreement, PT Optima Kharya Capital Management pay the mortgage and interest receivable as defined in the agreement. Installment payment of Rp.5.061.401.000 and interest amounting to Rp.4.939.599.000.

The Company has requested the help of the Attorney General to resolve this issue.

Berdasarkan surat Direktur Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. KU.204/VI/KA-2010 tanggal 28 Juni 2010 Perihal Penjualan Portofolio Saham atas nama PT Kereta Api Indonesia (Persero), telah dilakukan penjualan saham melalui PT BNI Securities sejak tanggal 29 Juni 2010 sampai dengan 21 Juli 2010 sebesar Rp.33.974.435.825 yang dicatat sebagai pembayaran utang pokok.

Selain saldo piutang pokok sebesar Rp.60.965.163.175 PT OKCM berkewajiban membayar denda atas keterlambatan pembayaran kewajiban sebesar Rp.1.824.000.000.

Piutang kepada PT Optima Kharya Capital Management dilakukan penyisihan dengan perhitungan sebagai berikut:

	2012	2011	
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:

	2012	2011	
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	11.489.524.122	5.012.317.043	Others
Jumlah	<u>183.759.065.307</u>	<u>177.281.858.228</u>	Total

Manajemen berkeyakinan bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas tidak tertagihnya piutang tersebut.

Details of the allowance for doubtful accounts receivable consists of:

Management believes that the allowance for doubtful accounts is adequate to cover possible losses from uncollectible accounts.

## 11. PERSEDIAAN

	2012	2011	
Suku Cadang Sarana Perkeretaapian	409.658.382.849	400.028.633.464	Railways facility spare parts
Suku Cadang Prasarana dan Umum	248.192.603.369	149.762.313.357	Infrastructure and general spare parts
Suku Cadang Fasilitas/ Perlengkapan	10.474.231.754	11.793.451.080	Facilities/ equipment spare parts
Jumlah Suku Cadang	668.325.217.972	561.584.397.901	Total sparepart
Persediaan Dalam Perjalanan	24.174.929.040	-	Inventory in transit
<b>Jumlah persediaan</b>	<b>692.500.147.012</b>	<b>561.584.397.901</b>	<b>Total of Inventory</b>

## 11. INVENTORY

	2012	2011	
Suku Cadang Sarana Gerak:			Moveable facility spare parts
Suku Cadang Lokomotif	374.184.259.109	348.724.216.528	Locomotive spare parts
Pelumas	13.385.266.973	10.522.753.644	Lubricant
Lain-Lain Sarana	10.877.265.153	10.834.487.395	Others facility
Bahan Baku	7.207.843.108	14.735.393.169	Raw materials
Bahan Bakar	3.906.063.414	15.094.612.068	Fuel
Batu Bara	97.685.092	117.170.660	Coal
Jumlah suku cadang sarana gerak	<u>409.658.382.849</u>	<u>400.028.633.464</u>	Total moveable facility spare parts
Suku Cadang Prasarana Pokok:			Main infrastructure spare parts
Rel	146.452.367.428	82.857.750.976	Rail
Wesel	56.474.648.254	31.213.183.092	Switch-rail
Peralatan Elektronik / Listrik	22.382.531.406	12.532.197.383	Electronic equipment/ electricity
Peralatan Sinyal	5.279.149.721	5.375.122.306	Signal equipment
Alat Penambat	4.556.770.216	3.510.357.613	Fastening tools
Peralatan Telekomunikasi	4.156.228.687	2.161.658.006	Communication equipment
Cat	3.489.317.575	3.628.036.312	Paint
Bantalan	2.993.786.797	6.241.895.786	Underpinning
Jembatan	1.296.134.939	1.418.286.903	Bridge
Pintu Jalan Perlintasan	836.248.981	355.075.233	Cross-bar-crossing
Bahan Bangunan	275.419.365	468.749.747	Building materials
Jumlah suku cadang prasarana pokok	<u>248.192.603.369</u>	<u>149.762.313.357</u>	Total main infrastructure spare parts
Persediaan Fasilitas:			Inventory facilities:
Kertas	364.387.450	364.387.450	Paper
Suku Cadang Fasilitas	2.696.916.937	-	Facility spare parts
Lain-lain	7.412.927.367	11.349.384.402	Others
Persediaan - Entitas Anak	-	79.679.228	Inventory - Subsidiaries
Jumlah persediaan fasilitas	<u>10.474.231.754</u>	<u>11.793.451.080</u>	Total inventory facilities
Persediaan Dalam Perjalanan	<u>24.174.929.040</u>	<u>-</u>	Inventory in transit
<b>Jumlah persediaan</b>	<b><u>692.500.147.012</u></b>	<b><u>561.584.397.901</u></b>	<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 spare parts which are needed for routine maintenance of locomotives, trains and wagons that done in Balai Yasa and Dipo has various operational areas and regional divisions.

Main infrastructure spare parts needed for maintenance or repairs for damage that occurs in the main infrastructure includes a railway-road, bridge, cross-bar-crossing, signal, electric installation and communication installation. Based on act no. 13 year 1992 concerning of railways as has been replaced by the act of no. 23 year 2007 dated april 25, 2007 about the Railways, Organisers of the infrastructure of railway is obliged to take care of the infrastructure of railway in order to remain viable operation.

Inventories in transit are purchase of imported inventories.

The Company's does not insure the inventories against the risk of accidents, fire and other types of risk of loss.

## 12. PENDAPATAN YANG MASIH AKAN DITERIMA

	2012	2011	
Subsidi PSO	136.619.402.841	152.468.942.728	PSO subsidy
Jasa Angkutan Barang	5.508.877.233	3.022.176.822	Service transportation of goods
Lainnya	495.318.858	2.199.921.113	Others
Pendapatan bunga deposito	-	714.767.123	Time deposit interest income
<b>Jumlah</b>	<b>142.623.598.932</b>	<b>158.405.807.786</b>	<b>Total</b>

### Public Service Obligation (PSO)

Piutang dari pemerintah adalah sehubungan subsidi PSO yang masih harus diterima tahun 2012 sebesar Rp.136.619.402.841 merupakan tagihan atas subsidi PSO Triwulan IV Tahun 2012 sesuai dengan Perjanjian Nomor : PL.102./A.199/DJKA/8/12 dan No. HK.221/VIII/33/KA-2012 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Umum Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi (PSO) Tahun Anggaran 2012 antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

## 13. UANG MUKA

	2012	2011	
Uang Muka pada Pihak Ketiga	131.252.247.412	24.295.711	Advance to third parties
Uang Muka Dinas	4.782.471.653	10.545.882.957	Official advance
Uang Muka Lain-Lain	101.943.363	-	Other advance
<b>Jumlah</b>	<b>136.136.662.428</b>	<b>10.570.178.668</b>	<b>Total</b>

Uang muka pada pihak ketiga merupakan uang muka Perusahaan untuk pembelian barang termasuk pembelian 44 unit lokomotif kepada PT Transavia Utama/ Electro Motive Diesel.

Uang muka dinas merupakan pengambilan uang muka untuk keperluan pembelian BBM, 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).

## 12. ACCRUED INCOME

	2012	2011	
Subsidi PSO	136.619.402.841	152.468.942.728	PSO subsidy
Jasa Angkutan Barang	5.508.877.233	3.022.176.822	Service transportation of goods
Lainnya	495.318.858	2.199.921.113	Others
Pendapatan bunga deposito	-	714.767.123	Time deposit interest income
<b>Jumlah</b>	<b>142.623.598.932</b>	<b>158.405.807.786</b>	<b>Total</b>

### Public Service Obligation (PSO)

Receivables from the Government is related to PSO subsidies. The amount accrued as at 31 December 2012 is Rp.136.619.402.841 that represents claim for Fourth Quarter 2012 PSO subsidies under the Agreement Number: PL.102./A.199/DJKA/8/12 and Number: HK.221/VIII/33/KA-2012 on the Implementation of Public Service Obligation (PSO) of Economics Class for Fiscal Year 2012 dated between Director General of Railways with PT Kereta Api Indonesia (Persero).

## 13. ADVANCES

	2012	2011	
Uang Muka pada Pihak Ketiga	131.252.247.412	24.295.711	Advance to third parties
Uang Muka Dinas	4.782.471.653	10.545.882.957	Official advance
Uang Muka Lain-Lain	101.943.363	-	Other advance
<b>Jumlah</b>	<b>136.136.662.428</b>	<b>10.570.178.668</b>	<b>Total</b>

Advance to Third Parties are Company advance to purchase goods including 44 unit locomotive to PT Transavia Utama/ Electro Motive Diesel.

Official advances is to make advances for purposes of financing the purchase of fuel, the KA crew personally emolument, rinja advances and to urge.

Others Advances is advances to solution of corporate card in PT Kereta Api Indonesia (Persero).

## 14. PERPAJAKAN

### a. Pajak Dibayar Dimuka

	2012	2011	
Pajak Penghasilan			Income tax
Pajak Penghasilan Pasal 22	10.827.465	-	Income tax article 22
Pajak Penghasilan Pasal 23	855.485.083	211.209.589	Income tax article 23
Pajak Penghasilan Pasal 28 A (lebih bayar)	445.873.232	1.029.871.024	Income tax article 28 A (over payment)
Sub jumlah dipindahkan	1.312.185.780	1.241.080.613	Sub total transferred

## 14. TAXATION

### a. Prepaid Tax

	2012	2011	
Sub jumlah pindahan	1.312.185.780	1.241.080.613	Sub total transfer
Pajak Lainnya			Other Tax
Pajak Pertambahan Nilai	41.153.158.388	22.357.837.791	Value added tax
Jumlah pajak dibayar dimuka	<b>42.465.344.168</b>	<b>23.598.918.404</b>	Total prepaid tax

**b. Utang Pajak**

	2012	2011	
Pajak Penghasilan:			Income tax:
Pajak Penghasilan Pasal 21	46.094.207.285	33.906.372.805	Income tax article 21
Pajak Penghasilan Pasal 23/26	2.579.489.837	2.138.675.335	Income tax article 23/26
Pajak Penghasilan pasal 25	66.324.021.365	5.648.142.960	Income tax article 25
Pajak Penghasilan pasal 29	10.649.293.201	39.521.439.907	Income tax article 29
	<b>125.647.011.688</b>	<b>81.214.631.007</b>	
Pajak Lainnya:			Other tax:
Pajak Pertambahan Nilai	85.574.190.357	84.249.310.677	Value added tax
Pajak lainnya	11.682.767.023	6.323.795.914	Other tax
	<b>97.256.957.380</b>	<b>90.573.106.591</b>	
<b>Jumlah utang pajak</b>	<b>222.903.969.068</b>	<b>171.787.737.598</b>	<b>Total taxes payable</b>

Pada tahun 2012, KPP BUMN menerbitkan 10 SKP Kurang Bayar ("SKPKB") pada bulan Agustus 2012 sebesar Rp7.504.997.401 dan 2 STP pada bulan Mei 2012 sebesar Rp.44.827.435 dan November 2012 sebesar Rp.539.953.603 atas koreksi PPN masukan (konfirmasi negatif) pemeriksaan 2009 dan bunga PPN ekualisasi omset dengan PPN keluaran yang dilaporkan.

Dalam pemeriksaan pajak atas SPT PPh Badan tahun pajak 2009, KPP BUMN melakukan sejumlah koreksi fiskal, termasuk koreksi sebesar Rp.50.085.379.492 terhadap penyusutan atas Aset BPYBDS. Pada tanggal 22 Agustus 2011, Perusahaan mengajukan Surat Keberatan Pajak kepada KPP BUMN atas SKPLB PPh Badan tahun Pajak 2009 tersebut berkaitan dengan sejumlah koreksi fiskal. Sampai dengan Laporan ini diterbitkan, Surat Keputusan atas Surat Keberatan Pajak yang diajukan Perusahaan belum dikeluarkan oleh KPP BUMN.

Perusahaan menerima surat konfirmasi Daftar Sisa Tagihan Pajak dari Direktorat Jenderal Pajak Kantor Pelayanan Pajak Badan Usaha Milik Negara, atas surat Ketetapan Pajak/ Surat Tagihan pajak dengan rincian sebagai berikut:

In the 2012, KPP BUMN issued 10 tax letters underpayment assessment on August 2012 amounting to Rp7.504.997.401 and 2 STP on May 2012 amounting to Rp.44.827.435 and November 2012 amounting to Rp.539.953.603 for VAT correction (negative confirmation) of tax audit and interest of equalization VAT turnover with reported VAT out.

During tax audit on Corporate Income Tax of FY 2009, KPP BUMN made a number of fiscal corrections, including correction in the amount of Rp.50.085.379.492 against depreciation on BPYBDS Assets. On August 22, 2011 the Company filed Tax Objection Letter to KPP BUMN against SKPLB of Corporate Income Tax of FY 2009 in connection with several fiscal corrections. Until the date of this report, Decision Letter on Tax Objection Letter filed by the Company has not been issued by KPP BUMN.

Company received a letter of confirmation from the List of Tax Collection of Tax Time Tax Office Directorate General of State-Owned Enterprises, for an assessment / tax invoice with details as follows:

No.	No. SKP / SPT	Tanggal / Date		Sisa Tagihan Pajak / Remaining tax bill	Proses Penagihan Terakhir / Last billing process	
		SK / Decree	JT / Maturity		Keterangan / Explanation	Tanggal / Date
1	Jatuh Tempo / Maturity 00226/107/05/051/10	30/12/2010	29/01/2011	2.185.048.934		
2	00225/106/10/051/10	30/12/2010	29/01/2011	68.851.415		
				2.253.900.349		
3	00001/106/12/093/12	23/05/2012	22/06/2012	44.827.435	Sudah Dibayar	07/06/2012
4	Kep-1107/WPJ.19/2012	10/08/2012		637.012.931	Sudah Dibayar	19/09/2012
5	Kep-1108/WPJ.19/2012	10/08/2012		832.967.046	Sudah Dibayar	19/09/2012
6	Kep-1109/WPJ.19/2012	10/08/2012		603.627.484	Sudah Dibayar	19/09/2012
7	Kep-1110/WPJ.19/2012	10/08/2012		1.328.384.858	Sudah Dibayar	20/09/2012
8	Kep-1087/WPJ.19/2012	10/08/2012		731.101.639	Sudah Dibayar	19/09/2012
9	Kep-1089/WPJ.19/2012	10/08/2012		582.506.800	Sudah Dibayar	19/09/2012
10	Kep-1090/WPJ.19/2012	10/08/2012		500.971.678	Sudah Dibayar	19/09/2012
11	Kep-1092/WPJ.19/2012	10/08/2012		792.494.476	Sudah Dibayar	20/09/2012
12	Kep-1111/WPJ.19/2012	10/08/2012		1.142.208.708	Sudah Dibayar	19/09/2012
13	Kep-1094/WPJ.19/2012	10/08/2012		353.721.781	Sudah Dibayar	20/09/2012
14	00052/107/11/093/12	28/11/2012		539.953.603	Sudah Dibayar	26/12/2012
				8.089.778.439		
	Jumlah / Total			10.343.678.788		

c. Perhitungan Taksiran Pajak Penghasilan Badan

c. Calculation of Parent Corporate Income Tax Estimation

	2012	2011	
Laba (Rugi) Komersial Sebelum Taksiran Pajak Penghasilan	521.245.852.871	294.737.746.107	Commercial profit (loss) before estimation of Income tax
Dikurangi: Laba Entitas Anak	-	4.331.428.672	Less: Subsidiaries profit
	<u>521.245.852.871</u>	<u>290.406.317.435</u>	
Beda Temporer:			Temporary Difference:
Penyusutan	24.546.968.977	21.759.724.688	Depreciation
Amortisasi	9.417.726.610	-	Amortization
Imbalan Pasca Kerja	9.688.997.000	27.335.372.000	Post-employment benefit obligation
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	(79.500.000.000)	(79.500.000.000)	Debt of pension dues paid at once
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	4.150.859.761	1.522.258.150	Allowance for doubtful account
Penurunan Nilai Persediaan	24.165.665.805	(12.712.605.184)	Impairment in value of inventories
Penurunan Nilai Aset	17.095.543.402	2.167.044.766	Impairment of assets
	<u>9.565.761.555</u>	<u>(39.428.205.580)</u>	
Beda Tetap:			Fixed Difference:
Beban Tidak Diperkenankan	282.802.925.804	220.389.028.417	Non - Deductible expense
Bunga Deposito	(6.431.807.781)	(10.469.105.945)	Time deposit interest income
Pendapatan Sewa	(181.080.138.222)	(137.035.433.597)	Rent revenue
Beban Penyusutan	474.678.750	987.445.715	Depreciation expense
Deviden (entitas anak)	(5.983.788.601)	(437.699.173)	Dividend (Subsidiaries)
	<u>89.781.869.950</u>	<u>73.434.235.417</u>	
<b>Taksiran Laba (Rugi) Fiskal</b>	<b><u>620.593.484.376</u></b>	<b><u>324.412.347.272</u></b>	<b>Estimated fiscal income (loss)</b>
<b>Laba (Rugi) Fiskal - dibulatkan</b>	<b><u>620.593.484.000</u></b>	<b><u>324.412.347.000</u></b>	<b>Fiscal income (loss) - roundings</b>

**Tarif Pajak**

	2012	2011	
▷ 25% x 620.593.484.000	155.148.371.000		
▷ 25% x 324.412.347.000		81.103.086.750	
<b>Taksiran Pajak Kini Entitas Induk</b>	<b>155.148.371.000</b>	<b>81.103.086.750</b>	<b>Parent Entity current tax provision</b>
<b>Kredit Pajak:</b>			<b>Tax deduction:</b>
Pajak Penghasilan Pasal 22	1.962.229.538	2.305.228.935	Income Tax Article 22
Pajak Penghasilan Pasal 23	43.786.615.969	6.728.250.499	Income Tax Article 23
Pajak Penghasilan Pasal 25	43.075.504.128	32.548.167.409	Income Tax Article 25
Jumlah kredit pajak	88.824.349.635	41.581.646.843	Total tax deduction
<b>Kekurangan (kelebihan) pajak</b>	<b>66.324.021.365</b>	<b>39.521.439.907</b>	<b>Tax deficiency (excess)</b>

**d. Rincian Beban (Pendapatan) Pajak**

**d. Details of Expense (Income) Taxes**

	2012	2011	
Entitas Induk:			Parent Entity:
Beban Pajak Kini	155.148.371.000	81.103.086.750	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	(2.238.200.393)	9.857.051.395	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan	152.910.170.607	90.960.138.145	Total (income) expense of income tax
Entitas Anak:			Subsidiary:
Beban Pajak Kini	18.061.084.228	8.516.068.720	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	(171.820.956)	(2.663.762.652)	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan	17.889.263.272	5.852.306.068	Total (income) expense of income tax
Konsolidasian:			Consolidated:
Beban Pajak Kini	173.209.455.228	89.619.155.470	Current tax expense
Beban (Pendapatan) Pajak			
Tangguhan	(2.410.021.348)	7.193.288.743	Deferred tax expense (income)
Jumlah (Pendapatan) Beban Pajak Penghasilan	170.799.433.880	96.812.444.213	<b>Total (income) expense of income tax</b>

**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 2012/ Beginning balance January 1, 2012	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2012/ Ending balance December 31, 2012	
<b>Entitas Induk:</b>					<b>Parent Entity</b>
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	(42.006.053.316)	6.136.742.244	-	(35.869.311.072)	Commercial and tax depreciation difference
Imbalan pasca kerja	17.287.993.000	2.422.249.250	-	19.710.242.250	Post-employment benefit obligation
Amortisasi	-	2.354.431.653	-	2.354.431.653	Amortization
Utang iuran pensiun sekaligus	163.815.800.500	(19.875.000.000)	-	143.940.800.500	Debt of pension dues paid at once
Penurunan Nilai Persediaan	139.820.318	6.041.416.451	(103.417.025)	6.077.819.744	Impairment of inventory
Penurunan Nilai aset	541.761.192	4.273.885.851	-	4.815.647.043	Impairment of assets
Penyisihan piutang rugu-ragu	46.019.221.655	1.037.714.940	(49.822.971)	47.007.113.624	Allowance for doubtful account
<b>Entitas Anak:</b>					<b>Subsidiary</b>
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	411.842.894	818.341.286	-	1.230.184.180	Depreciation expense commercial and fiscal
Amortisasi	637.649.787	-	-	637.649.787	Amortization
Rugi Fiskal	8.042.133.601	(2.572.491.659)	-	5.469.641.942	Fiscal loss
Imbalan pasca kerja	653.036.216	1.273.547.255	-	1.926.583.471	Post-employment benefit obligation
Bonus	501.993.259	652.424.074	-	1.154.417.333	Bonus
<b>Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan</b>	<b>196.045.199.105</b>	<b>2.563.261.345</b>	<b>(153.239.996)</b>	<b>198.455.220.454</b>	<b>Total assets (liabilities) deferred tax</b>
	Saldo Awal 1 Januari 2011/ Beginning balance January 1, 2011	Dibebankan ke Laporan Laba Rugi/ Changed to income statements	Penyesuaian/ Adjusted	Saldo Akhir 31 Desember 2011/ Ending balance December 31, 2011	
<b>Entitas Induk:</b>					<b>Parent Entity</b>
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	(47.445.984.488)	5.439.931.172	-	(42.006.053.316)	Commercial and tax depreciation difference
Imbalan pasca kerja	10.454.150.000	6.833.843.000	-	17.287.993.000	Post-employment benefit obligation
Utang iuran pensiun sekaligus	183.690.800.500	(19.875.000.000)	-	163.815.800.500	Pension contribution payable-paid in whole
Penurunan Nilai Persediaan	3.317.971.614	(3.178.151.296)	-	139.820.318	Impairment of inventory
Penurunan Nilai aset	-	541.761.192	-	541.761.192	Impairment of assets
Penyisihan piutang rugu-ragu	45.638.657.117	380.564.538	-	46.019.221.655	Allowance for doubtful account
<b>Entitas Anak:</b>					<b>Subsidiary</b>
Perbedaan Penyusutan komersial dan fiskal	81.965.658	329.877.236	-	411.842.894	Depreciation expense commercial and fiscal
Amortisasi	637.649.787	-	-	637.649.787	Amortization
Rugi Fiskal	6.248.018.644	1.794.114.957	-	8.042.133.601	Fiscal loss
Imbalan pasca kerja	307.366.964	345.669.252	-	653.036.216	Post-employment benefit obligation
Bonus	307.892.053	194.101.206	-	501.993.259	Bonus
<b>Jumlah aset (liabilitas) pajak tangguhan</b>	<b>203.238.487.848</b>	<b>(7.193.288.743)</b>	<b>-</b>	<b>196.045.199.105</b>	<b>Total assets (liabilities) deferred tax</b>

## 15. ASET LANCAR LAINNYA

## 15. OTHER CURRENT ASSETS

	2012	2011
Gaji Dibayar Dimuka	109.314.619.686	143.849.426.592
Dana kesehatan pegawai	21.130.292.731	47.707.980.807
Deposito Yang Dijaminkan	2.648.249.050	2.365.526.250
Lainnya	3.067.694.680	110.216.114
<b>Saldo aset lancar lainnya</b>	<b>136.160.856.148</b>	<b>194.033.149.763</b>

Deposito yang dijaminkan:

Time deposit pledged:

2012

● Jaminan deposito PT KALog untuk pembayaran sewa angkutan KA Kontainer	2.365.526.250	PT KA Logistik deposit guarantees for rental payments freight train container
● Jaminan deposito PT KA Properti Manajemen untuk pekerjaan peninggian peron Jatinegara	57.761.650	PT KA Properti Manajemen deposit guarantees for elevation work platforms Jatinegara
● Jaminan deposito PT KA Properti Manajemen untuk pekerjaan perbaikan Dipo Medan	224.961.150	PT KA Properti Manajemen deposit guarantees for repaired Dipo Medan
Jumlah	2.648.249.050	Total

## 16. ASET TETAP

## 16. FIXED ASSETS

	Saldo Awal 1 Januari 2012/ Beginning balance January 1, 2012	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir 31 Desember 2012/ Ending balance December 31, 2012	
Biaya Perolehan:						Acquisition cost:
Sarana Gerak	5.000.831.599.803	1.854.725.544.563	2.487.734.899	-	6.853.069.409.467	Moveable facilities
Prasarana	508.869.059.459	40.125.489.531	32.493.555.649	151.637.121	516.652.630.462	Infrastructure
Fasilitas	247.318.636.668	45.861.893.497	209.966.859	(151.637.123)	292.818.926.183	Facilities
Aset Tetap Dalam						Fixed assets in the settlement
Penyelesaian	393.787.447.619	1.216.305.594.755	713.478.063.192	-	896.614.979.182	Ground cross non operations
Tanah Lintas Non-Operasi	15.088.782.632	-	-	-	15.088.782.632	Land assets (Build-Operate-Transfer)
Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	-	-	2.372.900.263	Fixed assets controlled by third parties
Aset Tetap Yang Dikuasai Pihak Ketiga	1.411.317.257	-	-	-	1.411.317.257	
	6.169.679.743.701	3.157.018.522.346	748.669.320.599	(2)	8.578.028.945.446	
Akumulasi Penyusutan:						Depreciation accumulated:
Sarana Gerak	1.978.540.459.693	328.753.668.366	436.109.487	(12)	2.306.858.018.560	Moveable facilities
Prasarana	116.210.942.196	17.243.623.676	1.179.653.903	177.728.344	132.452.640.314	Infrastructure
Fasilitas	150.755.979.881	20.309.474.042	201.879.241	(177.728.332)	170.685.846.350	Facilities
	2.245.507.381.770	366.306.766.084	1.817.642.631	-	2.609.996.505.224	
Nilai Buku	3.924.172.361.931				5.968.032.440.222	Book value
	Saldo Awal 1 Januari 2011/ Beginning balance January 1, 2011	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir 31 Desember 2011/ Ending balance December 31, 2011	
Biaya Perolehan:						Acquisition cost:
Sarana Gerak	4.210.274.321.908	990.484.878.403	221.147.026.978	21.219.426.470	5.000.831.599.803	Moveable facilities
Prasarana	464.001.928.389	66.679.063.410	23.151.932.420	1.340.000.080	508.869.059.459	Infrastructure
Fasilitas	229.550.735.806	45.480.318.560	5.152.991.148	(22.559.426.550)	247.318.636.668	Facilities
Aset Tetap Dalam						Fixed assets in the settlement
Penyelesaian	405.154.794.159	-	11.367.346.540	-	393.787.447.619	Ground cross non operations
Tanah Lintas Non-Operasi	15.612.178.533	-	523.395.901	-	15.088.782.632	Land assets (Build-Operate-Transfer)
Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	-	-	2.372.900.263	Fixed assets controlled by third parties
Aset Tetap Yang Dikuasai Pihak Ketiga	893.415.076	517.902.181	-	-	1.411.317.257	
	5.327.860.274.134	1.103.162.162.554	261.342.692.987	-	6.169.679.743.701	
Akumulasi Penyusutan:						Depreciation accumulated:
Sarana Gerak	1.796.732.438.322	225.474.350.896	62.380.609.284	18.714.279.759	1.978.540.459.693	Moveable facilities
Prasarana	108.959.337.546	8.976.490.143	1.724.365.551	(519.942)	116.210.942.196	Infrastructure
Fasilitas	155.702.792.281	18.918.419.766	5.151.472.349	(18.713.759.817)	150.755.979.881	Facilities
	2.061.394.568.149	253.369.260.805	69.256.447.184	-	2.245.507.381.770	
Nilai Buku	3.266.465.705.985				3.924.172.361.931	Book value

	2012	2011	
Jumlah pindahan	964.497.388.367	306.844.773.593	Total transfer
● Pekerjaan jasa desain interior dan pengadaan interior cat Medan dan art Kualanamu	7.150.000.000	-	Jobs interior design services and procurement Terrain interior paint and art Kualanamu
● Radio Link Komunikasi Data di Stasiun Jabodetabek	1.629.361.782	1.629.361.782	Radio Station Data Link Communications Jabodetabek
● Peralatan dan perlengkapan E-Ticketing	39.405.429.385	39.405.429.385	Equipment and supplies E-Ticketing
● Pengadaan sarana KRL	21.495.909.222	42.095.365.057	Procurement means of KRL
● Pekerjaan Pembuatan 52 Ruang Genset untuk stasiun Jabodetabek	1.434.634.601	1.434.634.601	52 Making Work Space Station for Jabodetabek
● Pengadaan Uninterruptible power supply (UPS) & Instalasi	2.377.883.200	2.377.883.200	Procurement Uninterruptible power supply (UPS) & Installation
● Pengadaan Jasa Konsultansi Perencanaan Renovasi Kantor PT. KCJ di Stasiun Juanda Lantai I	73.748.125	-	Procurement of Consultancy Services Planning Office Refurbishment PT KCJ on Juanda Station First Floor
Jumlah	<u>1.038.064.354.682</u>	<u>393.787.447.618</u>	Total

Pembangunan Prasarana Perkeretaapian di Divre III Sumatera Selatan sebesar Rp.279.976.707.852 merupakan Pembangunan Prasarana Bangunan Stasiun dan perpanjangan emplasement/ longsiding, dan telah mendapat persetujuan dari Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No.S-310/MBU/2009 tertanggal 8 Mei 2009.

Aset tetap tidak produktif merupakan aset yang sudah tidak dipergunakan lagi dalam kegiatan operasional perusahaan.

#### Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)

Aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) sejumlah Rp.2.372.900.263 yang di kerja-samakan dengan pihak ketiga adalah sebagai berikut:

Railways Infrastructure Construction in Divre III South Sumatra amounting Rp.279.976.707.852 represent the development of Station Building Infrastructure and extension of emplacement / longsiding, and has been approved by the Ministry of State-Owned Enterprises No.S-310/MBU/2009 dated May 8, 2009.

Non-productive fixed assets represent retired fixed assets which were not used in the Company's operational activities.

#### Land assets (Build-Operate-Transfer)

Land assets owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) amount Rp.2.372.900.263 have cooperation with third parties as follows:

No.	Rekanan Pihak Ketiga/ Third parties	Luas Tanah/ Land (m <sup>2</sup> )	Nilai/ value (Rp)	Jangka. Waktu (tahun)/ Period (years)		Lokasi Aset Tanah/ Land assets location
				(tahun)/ Period (years)	Lokasi Aset Tanah/ Land assets location	
<b>DAOP 1 Jakarta</b>						
1.	PT Padi Mas Realty	30.000	44.677.196	33	Tanah Abang	
2.	PT Sari Bumi Eramaju Jaya	16.525	85.965.985	33	Jakarta Kota	
3.	PT Yakinland Propertyndo	22.250	26.268.894	32	Stasiun Juanda	
4.	PT Pentasena Bina Wisesa	22.430	61.592.902	32	Dipo Kampung Bandan	
5.	PT KJK Makindo Prop jawa Barat	10.133	31.449.900	22	Stasiun Angke	
		101.338	249.954.877			
<b>DAOP 2 Bandung</b>						
1.	PT Citra Buana Persada	135.000	84.127.955	41	Stasiun Bandung Gudang	
2.	PT Prima Jaya Mandiri	61.684	134.291.495	35	Stasiun Bandung	
		196.684	218.419.450			

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)	Lokasi Aset Tanah/ Land assets location	
<b>DAOP 8 Surabaya</b>						
1.	PT Podho Langgeng TSJ	29.026	85.965.985	30	Jln. Semut Baru Surabaya	
2.	PT Senopati Perkasa	13.000	85.965.985	34	Stasiun Semut Lama	
3.	PT Senopati Perkasa	50.000	778.296.848	30	Stasiun Pasarturi	
4.	PT Senopati Perkasa	120.000	90.034.285	30	Stasiun Wonokromo Kota	
5.	PT Persada Sentosa Wijaya	8.000	85.965.985	-	Jln. Johar Surabaya	
6.	PT Persada Alam Nusantara	10.504	778.296.848	32	Pasarturi Pojok Surabaya	
6		230.530	1.904.525.936			
13	Jumlah/ Total	528.552	2.372.900.263			

Perjanjian-perjanjian penting dengan pihak ketiga terkait dengan Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah) lihat Catatan 49.

Important agreements with third parties relating to the Assets Land (Build-Operate-Transfer) see Note 49.

## 17. PROPERTI INVESTASI

## 17. INVESTMENT PROPERTIES

	2012	2011	
Properti Investasi	<b>945.283.762</b>	<b>1.239.552.779</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 2012 dan 2011 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, 2012 and 2011 can be detailed as follows:

	31 Desember/ December 31, 2012			31 Desember/ December 31, 2011		
	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)
Daop 1 - 9	1.204.128	878.687.013	879.887.541	2.419.406	1.171.737.152	1.174.156.558
Divre I - III	-	65.396.221	65.396.221	-	65.396.221	65.396.221
Jumlah / Total	<b>1.204.128</b>	<b>944.083.234</b>	<b>945.283.762</b>	<b>2.419.406</b>	<b>1.237.133.373</b>	<b>1.239.552.779</b>

## 18. ASET DALAM PELAKSANAAN

## 18. WORK IN PROCESS

	2012	2011	
Pekerjaan Dalam Proses	-	28.346.821.096	Work In Process
Selisih Persediaan yang Masih Harus Diselesaikan	-	38.367.547.061	Inventories difference that remains to be finished
Jumlah	<b>-</b>	<b>66.714.368.157</b>	Total

Pekerjaan dalam proses adalah pekerjaan atas pemeliharaan sarana (lokomotif, kereta, gerbong, KRD atau KRL) maupun prasarana (jembatan, gedung) yang belum diselesaikan di tahun 2011.

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 2011.

## 19. PERSEDIAAN SCRAP

	2012	2011	
Persediaan Scrap	30.421.217.988	145.613.173	Scrap inventory
Cadangan Penurunan Nilai Persediaan	<u>(24.311.278.978)</u>	<u>(145.613.173)</u>	Allowance for impairment inventory
<b>Nilai Buku</b>	<b><u>6.109.939.010</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b>Book value</b>

## 20. BEBAN DITANGGUHKAN

	2012	2011	
Entitas Anak			Subsidiary
Biaya Perencanaan Pembangunan			
Proyek	8.383.729.588	5.764.980.018	Cost of development planning project
Biaya Pendirian Perusahaan	<u>397.427.400</u>	<u>472.427.400</u>	Cost of establishment company
	<u>8.781.156.988</u>	<u>6.237.407.418</u>	
Akumulasi amortisasi	<u>(5.001.586.903)</u>	<u>(4.963.899.868)</u>	Accumulated amortization
<b>Jumlah Beban Ditangguhkan</b>	<b><u>3.779.570.085</u></b>	<b><u>1.273.507.550</u></b>	<b>Total deferred charges</b>

Beban perencanaan pembangunan proyek PT Railink merupakan beban tangguhan atas biaya-biaya yang dikeluarkan oleh Perusahaan dalam rangka pembangunan proyek Kereta Api Bandara Soekarno Hatta yang berupa perijinan, AMDAL, UKL/ UPL dan biaya-biaya lainnya yang terkait dengan proyek tersebut.

Biaya atas pendirian Perusahaan merupakan biaya yang muncul dari entitas anak Perusahaan, yaitu PT Railink, PT KA Properti Manajemen, PT KA Pariwisata, dan PT KA Logistik.

PT Railink construction planning project are deferred for incurred costs by the Company in framework of the Soekarno Hatta airport railway constructions project of which is legality, AMDAL, UKL/ UPL and other expenses related with the project.

Company Establishment Cost is a cost from Subsidiaries, that is PT Railink, PT KA Properti Manajemen, PT KA Pariwisata, and PT KA Logistik.

## 21. ASET TAK BERWUJUD

	2012	2011	
Hak atas Pengelolaan dan Guna Tanah	4.640.319.915	-	Rights of management and used land
Akumulasi amortisasi	<u>(143.420.317)</u>	<u>-</u>	Accumulated amortization
<b>Jumlah Aset Tak Berwujud</b>	<b><u>4.496.899.598</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b>Total intangible assets</b>

Hak atas Pengelolaan dan Guna Tanah merupakan biaya atas sertifikasi tanah Perusahaan yang dahulu masih berbentuk *Groundkart*.

Rights of management and used land is a cost of Company land certification which was *Groundkart*.

## 22. HAK PENGOPERASIAN ASET PRASARANA

	2012	2011	
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	192.010.755.006	-	Infrastructure assets operating rights
Akumulasi amortisasi	<u>(11.249.836.090)</u>	<u>-</u>	Accumulated amortization
<b>Nilai Buku</b>	<b><u>180.760.918.916</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b>Book value</b>

## 22. INFRASTRUCTURE ASSETS OPERATING RIGHTS

### Hak Pengoperasian Aset Prasarana

- (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).
- (2) Berdasarkan UU No. 23/2007 tentang Perkeretaapian bahwa Perusahaan diberi kewenangan (hak) untuk mengoperasikan aset prasarana, maka atas pengeluaran untuk pembangunan prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera bagian selatan, telah dicatat oleh Perusahaan sebagai Hak Pengoperasian Aset Prasarana.
- (3) Hak pengoperasian aset prasarana diamortisasi selama 20 tahun.

### 23. ASET PENGELOLAAN BERSAMA

	2012	2011
Kerjasama Operasi Milik PT KA Logistik	<b>5.635.179.660</b>	<b>1.064.278.737</b>

Pada tanggal 11 Maret 2011, PT Kereta Api Logistik mengadakan perjanjian kerja sama operasi dengan PT Surabaya Petroleum Transport dalam kegiatan bongkar muat/peti kemas di Kalimas Surabaya, dengan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (cost & profit sharing), masing-masing adalah 55% untuk PT Kereta Api logistik, dan 45% untuk PT Surabaya Petroleum Transport. Kerja sama ini berlaku selama 5 tahun.

Pada tanggal 22 Februari 2011, PT. Kereta Api Logistik mengadakan perjanjian kerja sama operasi dengan PT Jababeka Infrastruktur dalam kegiatan pelayanan logistik berbasis kereta api, dengan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (cost & profit sharing), masing-masing adalah 55% untuk PT Jababeka Infrastruktur dan 45% untuk PT KA Logistik. Kerja sama ini berlaku selama 5 tahun.

Pada tanggal 10 Agustus 2012, PT. Kereta Api Logistik mengadakan perjanjian kerja sama operasi dengan PT Bintang Laut Platinum dalam kegiatan pengelolaan sistem pergudangan dan fasilitas, dengan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan masing-masing adalah 65% untuk PT Bintang Laut Platinum dan 35% untuk PT KA Logistik. Kerja sama ini berlaku selama 5 tahun.

### Infrastructure Assets Operating Right

- (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).
- (2) Based on Law no. 23/2007 on Railways that the Company is authorized (right) to operate infrastructure assets, then the expenditure for the construction of railway infrastructure in the south of Sumatra, have been recorded by the Company as Infrastructure Assets Operating Rights.
- (3) Infrastructure assets operating rights are amortized over 20 years.

### 23. JOINT OPERATION ASSETS

	2011
Joint operation PT KA Logistik	<b>1.064.278.737</b>

On March 11, 2011, PT Kereta Api Logistik entered into joint operation agreement with PT Surabaya Petroleum Transport on unloading/crates activities in Kalimas Surabaya, with composition of inclusion funding and distribution costs also benefits (cost & profit sharing), each is 55% for PT Kereta Api Logistik, and 45% for PT Surabaya Petroleum Transport. The term of this agreement is effective until 5 years.

On February 22, 2011, PT Kereta Api Logistik entered into joint operation agreement with PT Jababeka Infrastruktur on logistic service based on train, with composition of inclusion funding and distribution costs also benefits (cost & profit sharing), each is 55% for PT Jababeka Infrastruktur, and 45% for PT KA Logistik. The term of this agreement is effective until 5 years.

On August 10, 2011, PT Kereta Api Logistik entered into joint operation agreement with PT Bintang Laut Platinum on warehouse and facility system management, with composition of inclusion funding and distribution costs also benefits (cost & profit sharing), each is 65% for PT Bintang Laut Platinum, and 35% for PT KA Logistik. The term of this agreement is effective until 5 years.

## 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). Sesuai perjanjian tersebut jadwal penyerahan dana akan diatur dalam perjanjian tersendiri (Addendum).

Perseroan masih menyajikan dana iuran pensiun swakelola dalam laporan keuangan perseroan sebagai rekening administratif dalam kelompok aset yang dibatasi penggunaannya, dengan kontra rekening utang iuran pensiun swakelola.

- a. Per 31 Desember 2012 dan 2011 iuran dana pensiun swakelola dapat dijelaskan sebagai

	2012	2011	
Saldo Awal	52.463.909.852	34.353.304.428	Beginning balance
Penerimaan:			Receipts:
Penerimaan Dana Iuran Pensiun	88.744.349.873	79.491.090.309	Pension fund receipts
Pengembangan Dana	2.420.779.363	2.849.618.414	Fund development
	<hr/> 91.165.129.236	<hr/> 82.340.708.723	
Pembayaran:			Payments:
PT Asuransi Jiwasraya (Persero)	66.231.541.375	51.881.636.600	PT Asuransi Jiwasraya (Persero)
PT Taspen (Persero)	25.837.331.695	12.348.466.699	PT Taspen (Persero)
	<hr/> 92.068.873.070	<hr/> 64.230.103.299	
Saldo akhir	<hr/> <b>51.560.166.018</b>	<hr/> <b>52.463.909.852</b>	Ending balance

## 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 Managenet 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). According to the agreement, the schedule of the transfer of fund will be arraged in a seperate agreement (Addendum).

The Company has still presenting the self managed pension fund in the Company's financial statements as assets restricted in use, with contra account of self managed pension fund payable.

- a. As of December 31, 2012 and 2011 self-managed pension funds can be explained as follows:

- b. Outstanding Dana Pensiun Swakelola pada akhir tahun tersebut diatas disimpan dalam bentuk:

	2012	2011	
Giro Bank			Bank accounts
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	9.213.434.286	7.589.314.915	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	3.509.052.880	2.213.869.012	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	<u>11.787.678.852</u>	<u>8.825.879.313</u>	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	<u>24.510.166.018</u>	<u>18.629.063.240</u>	
Deposito			Time deposits
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.800.000.000	4.800.000.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	20.000.000.000	20.000.000.000	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	<u>2.250.000.000</u>	<u>2.250.000.000</u>	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
	<u>27.050.000.000</u>	<u>27.050.000.000</u>	
Piutang/ Tagihan atas Potongan Gaji	-	6.784.846.612	Receivable/ billings cut of salary
Jumlah outstanding dana pensiun swakelola	<b>51.560.166.018</b>	<b>52.463.909.852</b>	Total self-managed pension fund outstanding

## 25. LAIN-LAIN

	2012
Entitas Induk	
Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO)	93.221.429.822
Cadangan Penghapusan	<u>(93.136.360.652)</u>
	<u>85.069.170</u>
Entitas Anak	387.768.000
Jumlah	<b>472.837.170</b>

Lain-lain pada Entitas Anak merupakan pengadaan kartu langganan di PT KA Commuter Jabodetabek.

## 25. OTHERS

	2012	2011	
Entitas Induk			Parent Entity
Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO)	93.221.429.822	95.856.327.166	Retired fixed assets (ATDO)
Cadangan Penghapusan	<u>(93.136.360.652)</u>	<u>(95.850.833.446)</u>	Provision of write-off
	<u>85.069.170</u>	<u>5.493.720</u>	
Entitas Anak	387.768.000	-	Subsidiaries
Jumlah	<b>472.837.170</b>	<b>5.493.720</b>	Total

Others of the subsidiaries represent procurement of Smart Card in PT KA Commuter Jabodetabek.

## 26. PINJAMAN JANGKA PENDEK

	2012
Entitas Induk	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	368.745.693.511
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	<u>361.073.547.457</u>
	<u>729.819.240.968</u>
Entitas Anak	
Pinjaman Bank	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	18.457.369.062
Pinjaman Non Bank	
Sewa Guna Usaha	736.719.996
	<u>19.194.089.058</u>
Saldo pinjaman jangka pendek	<b>749.013.330.026</b>

## 26. SHORT-TERM LOANS

	2012	2011	
Entitas Induk			Parent Entity
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	199.051.279.022	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	<u>205.889.438.033</u>	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
	<u>404.940.717.055</u>		
Entitas Anak			Subsidiary
Bank loan			
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	13.266.218.863	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
Non Bank Loan			
Capital lease obligation	-	Non Bank Loan	
	<u>13.266.218.863</u>	<u>418.206.935.918</u>	Total short-term loans

**Entitas Induk:**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

Perusahaan melakukan Perjanjian Kredit Modal Kerja (KMK) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, No. 10 tanggal 13 April 2010 yang telah diadendum beberapa kali sebagai berikut:

- Addendum No. 30 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. 141 tanggal 28 Mei 2012
- Addendum No. 122 Tanggal 30 Juli 2012

Berdasarkan perjanjian tersebut, diatur ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Limit kredit/ credit limit	: Limit kredit Rp.900.000.000.000 (sembilan ratus miliar rupiah)./ Credit limit Rp.900.000.000.000 (nine hundred billion rupiah) Limit kredit bersifat interchangeable dengan fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) yang merupakan sub limit dari KMK, dimana limit kredit KMK maksimum sebesar Rp.300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah)/ KMK credit limit is interchangeable with the Import Guarantee Postponement (PJI) facility which is a sub limit of KMK agreement, where the maximum KMK credit limit is Rp.300.000.000.000 (three hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: Untuk kepentingan pembelian suku cadang dan pemeliharaan./ For the benefit of purchasing spare parts and maintenance.
Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas KMK untuk limit kredit sebesar Rp.900.000.000.000 terhitung mulai tanggal 30 Juli 2012 s.d 13 April 2013/ KMK facility period for credit limit amounting to Rp.900.000.000.000 efective from July 30, 2012 to April 13, 2013.
Tingkat bunga/ interest rate	: Tingkat bunga atas pokok kredit sebesar 9% per tahun dan reviewable setiap saat./ The rate of interest on the principal amount of 9% per year and be revised at any time.
Provisi kredit/ credit provision	: Provisi sebesar 0,50% dari jumlah kredit yang harus dilunasi./ Provision rate 0,50% of total loans must be repaid.
Jaminan/ collateral	: Menyerahkan jaminan kepada bank berupa cash-flow milik perusahaan./ The company cash flow given as a collateral into the bank

Perusahaan melakukan Perjanjian Fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk , nomor : 11 tanggal 13 April 2010 yang telah diadendum kembali sebagai berikut:

- Addendum No. 31 tanggal 04 Agustus 2011
- Addendum No. 141 tanggal 28 Mei 2012

Berdasarkan perjanjian tersebut, diatur ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Limit kredit/ credit limit	: Limit kredit fasilitas Penangguhan Jaminan Impor (PJI) sebesar Rp 300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah)/ Import Guarantee Postponement (PJI) facility plafond amounting to Rp.300.000.000.000 (three hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: Fasilitas PJI digunakan untuk penangguhan jaminan L/C dalam rangka impor barang yang pengadaan suku cadang, dan dapat digunakan untuk pembukaan L/C dalam bentuk Sight dan Usance dan merupakan sub limit dari fasilitas KMK. PJI Facility is use for L/C guarantee postponement related to sparepart import purchase purposes, and can be used for L/C opening in form of Sight and Usance, and also a sub limit of KMK facility. Fasilitas BG digunakan untuk penerbitan bank garansi uang muka dan pelaksanaan terkait pekerjaan pengiriman batu bara, serta tidak merupakan sub limit dari fasilitas berdasarkan perjanjian KMK/ BG facility is use for bank guarantee issuance of advance payment and execution related to coal delivery service, and not a sub limit of KMK facility.

**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

Based on the agreement, the terms and conditions are set as follows:

Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas PJI untuk plafond sebesar Rp.300.000.000.000 terhitung mulai tanggal 25 Mei 2012 s.d 13 April 2013. PJI facility period for credit limit amounting to Rp.300.000.000.000 effective from May 25, 2012 to April 13, 2013. Jangka waktu fasilitas BG untuk plafond sebesar Rp.300.000.000.000 ditetapkan selama periode 12 bulan dari tanggal 28 Mei 2012. BG facility period for credit limit amounting to Rp.300.000.000.000 sets for 12 month period from May 28, 2012.
Tingkat bunga/ interest rate	: Tingkat bunga transit L/C sebesar 7,25% per tahun untuk valas, dan 10,25% per tahun untuk Rupiah/ L/C transit interest rate is at 7.25% per annum for foreign currency, and 10.25% per annum for the rupiah.
Fee Akseptansi/ Acceptance fee	: Fee akseptansi L/C sebesar 0,05% per bulan, minimal USD30,00. L/C acceptance fee is at 0.05% per month, with minimal amount of USD30.00.
Provisi/ Provision	: Provisi pembukaan L/C sebesar 0,06% per tahun, minimal USD50,00 L/C opening provision is at 0.06% per annum, with minimal amount of USD50.00 Provisi pembukaan BG sebesar 0,75% per tahun dari tiap nilai BG yang diterbitkan. BG opening provision is at 0.075% per annum from BG issuance amount.
Jaminan/ collateral	: Menyerahkan jaminan kepada bank berupa cash-flow milik perusahaan./ The company cash flow given into the bank as collateral

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk**

Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit KMK Line PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 43, tanggal 25 Februari 2010, yang telah mengalami adendum sebagai berikut:

- Addendum No. 33 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. (2) 43, tanggal 12 April 2012

**PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk**

Company entered into a Credit Facility Working Capital Line of PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk under the agreement No. 43, dated February 25, 2010, which was amended by:

- Addendum No. 33 dated August 4, 2011
- Addendum No. (2) 43 dated April 12, 2012

Limit kredit/ credit limit

: Maksimum Kredit Rp.400.000.000.000 (empat ratus miliar Rupiah) yang terdiri dari fasilitas kredit berjalan maksimum sebesar Rp.300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah) dan tambahan fasilitas maksimum sebesar Rp.100.000.000.000 (seratus miliar rupiah)/  
 Credit Maximum is Rp.400.000.000.000 (four hundred billion rupiah) which including facility of current credit. The maximum amount for current credit is Rp.300.000.000.000 (three hundred billion rupiah) and addition of maximum facility amount to Rp.100.000.000.000 (a hundred billion rupiah).

Tujuan kredit/ credit purpose  
 Jangka waktu/ period

: Tambahan modal kerja operasional/ Additional operational working capital.  
 : Jangka waktu fasilitas kredit sebagai berikut :  
 a) Fasilitas kredit berjalan sebesar Rp.300.000.000.000 diperpanjang sejak 25 Februari 2012 sampai dengan tanggal 24 Februari 2013./  
 Current credit facility amounting to Rp.300.000.000.000 extended effective on February 25, 2012 to February 24, 2013.  
 b) Tambahan fasilitas kredit sebesar Rp.100.000.000.000 berlaku sejak tanggal 12 April 2012 sampai dengan tanggal 24 Februari 2013./  
 Additional Credit addition facility amounting to Rp.300.000.000.000 started effective from April 12, 2012 to February 24, 2013.

Tingkat bunga/ interest rate  
 Provisi/ Provision

: Sebesar 10,25% per tahun./ At 10.25% per year.  
 : 0,50% per tahun dari jumlah kredit yang harus dilunasi./  
 0,50% per year from total loans that must be repaid.

Jaminan/ collateral

: Clean Basis dengan jaminan/ agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha./  
 Clean basis with main collateral in form of the prospect and feasibility business.

Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Kredit Tidak Langsung dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, nomor: 42, tanggal 25 Februari 2010, yang telah diadendum sebagai berikut:

- Addendum No. 32 tanggal 4 Agustus 2011
- Addendum No. (3) 42, tanggal 28 Agustus 2012

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:

- Addendum No. 32 dated August 4, 2011
- Addendum No. (3) 42 dated August 28, 2012

Limit kredit/ credit limit	: Limit kredit Rp.1.000.000.000.000 (satu triliun rupiah) yang terdiri dari fasilitas kredit tidak langsung berjalan maksimum sebesar Rp.400.000.000.000 (empat ratus miliar rupiah) dan tambahan fasilitas kredit tidak langsung maksimum sebesar Rp.600.000.000.000 (enam ratus miliar rupiah)./ Credit limit amounting to Rp.1.000.000.000.000 (one trillion rupiah) which consist of current indirect credit facility on maximum amount of Rp.400.000.000.000 (four hundred billion rupiah) and indirect credit addition facility on maximum amount of Rp.600.000.000.000 (six hundred billion rupiah).
Tujuan kredit/ credit purpose	: a) Pembukaan Letter of Credit (L/C) Impor, Pembukaan Surat Kredit Berdokumen Dalam Negeri (SKBDN) Usance Paid At Sight (UPAS), Stanby Letter of Credit (SBLC) dan garansi Bank (GB) untuk pengadaan sarana gerak/ sparepart./ Opening of Letter of Credit (L/C) Import, Opening of Domestic Letter of Credit (L/C) Usance Paid At Sight (UPAS), Standby Letter of Credit (SBLC) and Bank Guarantees (GB) for the procurement of facility / spare parts. b) Trust Receipt (T/R)/ Post Financing untuk menampung pembayaran kewajiban L/C Impor dan SKBDN yang dibuka secara sight dan usance oleh bank./ Trust Receipt (T/R) Financing Post to accommodate the payment of L/C Import and SKBDN which opened on sight and usance by the bank.
Bentuk kredit / Form of credit	: Fasilitas Revolving dengan ketentuan sebagai berikut:/ Revolving facility with the following conditions: a) Pembukaan LC impor/SKBDN sight maupun usance untuk pengadaan sarana gerak/ spareparts usaha transportasi kereta api dengan jangka waktu LC/SKBDN maksimum 360 hari./ Import LC/SKBDN opening in the form of sight and usance related to facility/ sparepart of railway transportation purchase with the maximum period of 360 days. b) Jangka waktu GB/SBLC sesuai dengan SPK/ kontrak yang diperoleh./ GB/SBLC period in accordance with the SPK / contract obtained.
Jangka waktu/ period	: Jangka waktu fasilitas kredit tidak langsung sebagai berikut / Term of indirect credit facility as follows : a) Fasilitas kredit berjalan maksimum sebesar Rp.400.000.000.000 diperpanjang sejak 12 April 2012 sampai dengan tanggal 24 Februari 2013./ Current indirect credit facility on maximum amount of Rp.400.000.000.000 extended effective on April 12, 2012 to February 24, 2013. b) Tambahan fasilitas kredit maksimum sebesar Rp.600.000.000.000 terhitung mulai sejak tanggal 28 Agustus 2012 sampai dengan tanggal 24 Februari 2013./ Indirect credit addition facility on maximum amount of Rp.600.000.000.000 started effective from August 2012 to February 24, 2013.
Tingkat bunga/ interest rate	: Sight L/C dikenakan bunga sebesar 50% (lima puluh persen) dari tarif bunga kredit Trust Receipt (T/R)/ Post Financing yang berlaku./ Sight and usance L/C are subject to interest rate at 50% from Trust Receipt (T/R) / Post Financing credit interest rate.
Jaminan/ collateral	: Clean Basis dengan jaminan/ agunan utama berupa prospek dan kelayakan usaha./ Clean basis with main collateral in form of the prospect and feasibility business.

**Entitas Anak:**

**PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

Sesuai Perjanjian No. 14, tanggal 11 Juli 2011 PT Kereta Api Logistik memperoleh kredit investasi dari PT Bank Rakyat Indonesia dengan saldo pinjaman per 31 Desember 2012 sebesar Rp29.469.581.680 dari Plafond Kredit sebesar Rp.20.637.900.000 suku bunga 11% per tahun, jangka waktu kredit 54 bulan dan jatuh tempo pada tanggal 11 Januari 2016. Kredit tersebut dipergunakan untuk pembelian alat berat, pembelian peti kemas dan pembangunan kantor dan Mess untuk proyek sebagai berikut: Pembiayaan Pekerjaan Bongkar Muat Batubara di Sumatera Selatan sebesar Rp.10.289.400.000.

**Subsidiaries:**

**PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk**

Agreement in accordance Number 14, dated July 11, 2011 PT Kereta Api Logistik investment credit from PT Bank Rakyat Indonesia with a loan balance per December 31, 2012 at Rp.29.469.581.680 of Credit Limit for Rp.20.637.900.000 interest rate of 11% per year, the credit period 54 months and was due on January 11, 2016. Credits are applied to the purchase of heavy equipment, the purchase of container and build the office and mess for the following projects: Financing of Coal loading unloading in South Sumatra for Rp.10.289.400.000.

Pengelolaan Area Peti Kemas di Sungai Lagoa sebesar Rp.11.209.893.750 dan Proyek Cikarang Dry Port di Jababeka sebesar Rp.4.300.000.000. Agunan yang diserahkan berupa alat-alat berat, kendaraan, 200 unit kontainer dan bangunan kantor di Area tempat Peti Kemas (TPK) di Sungai Lagoa. Posisi saldo utang jangka panjang lihat Catatan 33.

#### **Sewa Guna Usaha**

Perusahaan melakukan perjanjian sewa guna usaha dengan PT Mandiri Tunas Finance, perjanjian no. 9431203686-3688;3710, tanggal 12 Desember 2012 atas pembelian 4 unit UD Trucks CWA260MX untuk jangka waktu 36 bulan yang akan jatuh tempo pada tanggal 12 Desember 2015. Perjanjian sewa guna usaha ini mencakup adanya hak opsi untuk membeli aset yang disewa guna usahakan pada masa akhir sewa guna usaha. Nilai tunai sewa guna usaha minimum di masa mendatang pada tanggal 31 Desember 2012 sebagai berikut:

	2012	2011	
Utang sewa guna usaha	2.148.766.667	-	Capital lease obligation
Utang jangka panjang yang jatuh tempo pada tahun berjalan	736.719.996	-	Long-term debt maturity in the current year
Utang jangka panjang (lihat Catatan 33)	<u>1.412.046.671</u>	<u>-</u>	Long-term debt (see Note 33)

#### **27. UTANG USAHA**

	2012	2011
Pihak Berelasi		
PT INKA (Persero)	56.900.767.363	105.330.835.000
PT PINDAD (Persero)	42.592.650.000	1.587.210.040
PT Asuransi Jiwasraya	35.799.044.878	-
PT Telekomunikasi Indonesia, Tbk	2.265.263.248	-
PT Jamsostek	2.104.010.353	-
PT Waskita Mitra Banten	1.095.252.000	-
PT Pertamina (Persero)	-	1.705.396.179
Sub Jumlah	<u>140.756.987.842</u>	<u>108.623.441.219</u>

#### Pihak Ketiga:

PT Bara Multi Sugih Sentosa	125.000.000.000	-
PT Gumaya Anggun	86.267.526.688	-
PT Imeco Inter Sarana	34.659.592.647	-
PT Skefindo Primatama	27.342.345.215	-
PT Bara Alam Utama	25.000.000.000	-
PT Asuransi Wahana Tata	10.171.850.882	-
PT Unismaco Abadi	8.843.320.833	-
PT Anugerah Mitra Gemilang	7.779.133.680	-
PT Utami Selaras	5.010.859.692	-
PT Infimedia Nusantara	2.061.266.524	-
Koperasi Industri Batur Jaya	1.655.100.000	-
PT XL Axiata, Tbk.	1.450.708.387	-
Sub Jumlah Dipindahkan	<u>335.241.704.548</u>	<u>-</u>

Container Management Area in Lagoa River at Rp.11.209.893.750 and Cikarang Dry Port Project in Jababeka for Rp.4.300.000.000. Collateral granted in the form of heavy equipment, vehicles, containers and 200 units of office buildings in the area where Container (TPK) in the Lagoa River. The balance position of long-term loan see Note 33.

#### **Capital Lease Obligation**

The Company made lease agreement with PT Mandiri Tunas Finance, agreement no. 9431203686-3688;3710, dated December 12, 2012 on the purchase of 4 units of UD Trucks CWA260MX for a period of 36 months which will mature on December 12, 2015. Lease agreement includes the option to purchase the leased asset at the end try the lease. The minimum present value of leases in the future on December 31, 2012 as follows:

#### **27. TRADE PAYABLE**

	2012	2011	
Pihak Berelasi			Related party:
PT INKA (Persero)	56.900.767.363	105.330.835.000	PT INKA (Persero)
PT PINDAD (Persero)	42.592.650.000	1.587.210.040	PT PINDAD (Persero)
PT Asuransi Jiwasraya	35.799.044.878	-	PT Asuransi Jiwasraya
PT Telekomunikasi Indonesia, Tbk	2.265.263.248	-	PT Telekomunikasi Indonesia, Tbk
PT Jamsostek	2.104.010.353	-	PT Jamsostek
PT Waskita Mitra Banten	1.095.252.000	-	PT Waskita Mitra Banten
PT Pertamina (Persero)	-	1.705.396.179	PT Pertamina (Persero)
Sub Jumlah	<u>140.756.987.842</u>	<u>108.623.441.219</u>	Sub Total
Pihak Ketiga:			Third party:
PT Bara Multi Sugih Sentosa	125.000.000.000	-	PT Bara Multi Sugih Sentosa
PT Gumaya Anggun	86.267.526.688	-	PT Gumaya Anggun
PT Imeco Inter Sarana	34.659.592.647	-	PT Imeco Inter Sarana
PT Skefindo Primatama	27.342.345.215	-	PT Skefindo Primatama
PT Bara Alam Utama	25.000.000.000	-	PT Bara Alam Utama
PT Asuransi Wahana Tata	10.171.850.882	-	PT Asuransi Wahana Tata
PT Unismaco Abadi	8.843.320.833	-	PT Unismaco Abadi
PT Anugerah Mitra Gemilang	7.779.133.680	-	PT Anugerah Mitra Gemilang
PT Utami Selaras	5.010.859.692	-	PT Utami Selaras
PT Infimedia Nusantara	2.061.266.524	-	PT Infimedia Nusantara
Koperasi Industri Batur Jaya	1.655.100.000	-	Koperasi Industri Batur Jaya
PT XL Axiata, Tbk.	1.450.708.387	-	PT XL Axiata, Tbk.
Sub Jumlah Dipindahkan	<u>335.241.704.548</u>	<u>-</u>	Sub total transferred

	2012	2011	
Sub Jumlah Pindahan	335.241.704.548	-	Sub total transfer
CV Bumi Cakrawala Nusantara	1.359.744.500	-	CV Bumi Cakrawala Nusantara
PT Jasaraharja Putera	780.099.930	-	PT Jasaraharja Putera
CV Mitra Sampurna	686.328.500	-	CV Mitra Sampurna
PT Samudera Informasi Indonesia	686.125.000	-	PT Samudera Informasi Indonesia
PT Duma Kaya Megar	554.131.555	-	PT Duma Kaya Megar
PT Inovasi Lintas Media	530.336.439	-	PT Inovasi Lintas Media
PT Yakinland Propertindo	500.000.000	-	PT Yakinland Propertindo
PT Inti	490.418.182	-	PT Inti
CV Maju Mapan	459.300.334	-	CV Maju Mapan
PT Pusaka Nusantara	354.212.600	-	PT Pusaka Nusantara
CV Rama	338.693.568	-	CV Rama
CV Duma Maju Niaga	337.000.140	-	CV Duma Maju Niaga
PT SAI Global Indonesia	308.084.001	-	PT SAI Global Indonesia
PT Adhi Dharma Transportasi	-	69.543.558.799	PT Adhi Dharma Transportasi
Electro-Motive Diesel, Inc	-	22.852.179.000	Electro-Motive Diesel, Inc
PT Len Railway Systems	-	3.238.125.000	PT Len Railway Systems
CV Ardi Jaya	-	3.204.534.212	CV Ardi Jaya
CV Master Jaya Elektronik	-	2.710.680.500	CV Master Jaya Elektronik
CV Fadita Utama	-	1.854.765.000	CV Fadita Utama
CV Chandra Jaya	-	1.720.200.000	CV Chandra Jaya
PT Nuansa Era Teknologi	-	1.699.990.667	PT Nuansa Era Teknologi
Koperasi Industri Batur Jaya	-	1.605.000.000	Koperasi Industri Batur Jaya
CV Bumi Cakrawala Nusantara	-	1.502.167.400	CV Bumi Cakrawala Nusantara
PT Teguh Fattah Suasno Indah Hara	-	788.313.361	PT Teguh Fattah Suasno Indah Hara
CV Pangestu Junjungan	-	593.793.000	CV Pangestu Junjungan
PT Yakinland Propertindo	-	500.000.000	PT Yakinland Propertindo
CV Dwitra Mangun Persada	-	426.000.000	CV Dwitra Mangun Persada
Lain-Lain	<u>255.712.344.522</u>	<u>124.639.581.834</u>	Others
Sub Jumlah	<u>598.338.523.819</u>	<u>236.878.888.772</u>	Sub total
<b>Jumlah Utang Usaha</b>	<b><u>739.095.511.661</u></b>	<b><u>345.502.329.991</u></b>	<b>Total trade payable</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

	2012
Biaya Operasi Tidak Langsung	19.685.783.123
Biaya Operasi Langsung	29.534.458.288
Biaya Umum dan Administrasi	60.696.075.673
<b>Jumlah</b>	<b><u>109.916.317.084</u></b>

Biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Perusahaan dan Prasarana milik pemerintah, biaya K3 dan lainnya.

## 28. ACCRUED EXPENSES

	2011
Indirect operating expenses	2.090.315.342
Direct operating expenses	21.923.187.106
General and administration expenses	104.916.319.841
<b>Total</b>	<b><u>128.929.822.289</u></b>

Indirect operating costs of accrued expense was the company's main infrastructure maintenance costs and Government-owned Infrastructure, K3 cost and others.

Biaya operasi langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan sarana di lintas, balai yasa, biaya pendukung operasi dan biaya pendukung angkutan

Beban umum dan administrasi yang masih harus dibayar merupakan biaya jasa produksi/ Imbalan Keberhasilan Kinerja Operasi (IKKO), biaya pegawai dan beban keruangan.

## 29. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA

	2012	2011
Entitas Induk:		
Sewa Tanah, Iklan, Ticketing Agen,		
Bangunan dan Gudang	163.842.604.088	66.892.294.168
PT Excelcomindo (jaringan telekomunikasi)	43.207.918.344	51.849.502.012
PT Pupuk Sriwijaya	-	1.178.302.000
	<u>207.050.522.432</u>	<u>119.920.098.180</u>
Entitas Anak:		
PT KA Commuter Jabodetabek	559.756.668	962.928.091
PT KA Pariwisata	179.916.270	93.139.412
PT KA Properti Manajemen	198.235.218	848.526.489
	<u>937.908.156</u>	<u>1.904.593.992</u>
Jumlah	<u><b>207.988.430.588</b></u>	<u><b>121.824.692.172</b></u>

### PT Excelcomindo

Berdasarkan amandemen III dari perjanjian antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT Excelcomindo Pratama No. 342/HK/TEK/1996 tertanggal 20 Desember 1996 tentang pemasangan kabel serat optik di sepanjang jalan kereta api di pulau Jawa yang perjanjiannya akan berakhir pada tahun 2017, telah mengubah perjanjian awal untuk cara pembayaran, menambah penyediaan 500 kanal dan pemberian handphone, memperpanjang masa berlaku perjanjian menjadi 2022. Nilai kontrak dari tanggal 20 Desember 2007 sampai dengan 19 Desember 2017 sebesar Rp.86.415.836.687 (tidak termasuk PPN).

Adapun cara pembayaran untuk 10 tahun pertama dengan jadwal pembayaran sebagai berikut:

- Tahap pertama, sebesar 20% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 30 hari setelah amandemen III perjanjian ini ditandatangani atau selambatnya tanggal 30 Oktober 2006.
- Tahap kedua, sebesar 30% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 2 bulan setelah amandemen III perjanjian ini ditandatangani atau selambatnya tanggal 15 November 2006.
- Tahap ketiga, sebesar 50% dari jumlah imbalan dibayarkan paling lambat 15 Januari 2007.

Direct operating costs of accrued expense is the facilities maintenance cost in railroad, Balai Yasa, operating cost support and transportation cost support.

General and administrative expenses to be paid the cost of production / reward success in operating performance (IKKO), employee costs and household expenses.

## 29. UNEARNED REVENUE

Parent entity:	
Lease land, advertising, ticketing agent, buildings and warehouse	
PT Excelcomindo (telecommunication network)	
PT Pupuk Sriwijaya	
Subsidiary:	
PT KA Commuter Jabodetabek	
PT KA Pariwisata	
PT KA Properti Manajemen	
Total	

### PT Excelcomindo

Based on the third change in the agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Excelcomindo Pratama No. 342/HK/TEK/1996 dated December 20, 1996 about the installation of fiber optic cable along railroad tracks on the island of Java, the agreement will expire in 2017, has changed the agreement beginning to payments, increase the supply of 500 channels and the provision of mobile phones, extending the agreement is valid for 2022. Contract value since December 20, 2007 until December 19, 2017 amounting to Rp.86.415.836.687 (excluding VAT).

Methods of payment during the first 10 years with the payment schedule as follows:

- The first stage, 20% of the amount of compensation to be paid no later than 30 days after the third change in this agreement is signed or at the latest, October 30, 2006.
- The second phase, 30% of the amount of compensation to be paid no later than 2 months after the third change in this agreement is signed or at the latest, November 15, 2006.
- The third phase 50% of the total compensation paid no later than 15 January, 2007.

### 30. LIABILITAS LANCAR LAINNYA

	2012
Utang Pegawai	125.704.511.869
Dana Swakelola Jaminan Pemeliharaan Kesehatan	21.130.292.731
Utang Uang Muka	805.950.323
Lain-lain	96.981.821
<b>Jumlah</b>	<b>147.737.736.744</b>

### 30. OTHER CURRENT LIABILITIES

	2011
Employees payable	2.937.238.700
Self-managed fund healthcare assurance	47.707.980.807
Advanced payables	34.241.075
Others	660.476.285
<b>Total</b>	<b>51.339.936.867</b>

### 31. LIABILITAS IMBALAN PASCA KERJA

Perusahaan menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan. Dalam program ini, manfaat pensiun yang akan dibayarkan dihitung berdasarkan Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP) dan masa kerja karyawan. Program pensiun ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero).

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: 64 Tahun 2007 tanggal 29 Nopember 2007, Pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) dan telah diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya diangkat menjadi pegawai Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api yang kini telah berubah bentuk menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun Pegawai Negeri Sipil. Hak pensiun diberlakukan terhitung mulai bulan ke 6 (enam) sejak ditetapkannya Peraturan Pemerintah tersebut.

Pelaksanaan pembayaran penyesuaian dilakukan oleh PT Taspen (Persero). Adapun sumber pendanaan pembayaran pensiun pegawai berasal dari; (a) Iuran pegawai sebesar 4,75% dari Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Past Service Liabilities yang dibayarkan oleh PT Kereta Api (Persero), (d) Hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai yang berada di PT Asuransi Jiwasraya (Persero), dan (e) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Sedangkan untuk Pegawai diluar pegawai eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan yang bekerja di Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), program pensiun masih dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero).

Penilaian aktuaria atas imbalan pasca kerja dilakukan oleh aktuaria RAS Actuaries, dengan menggunakan metode Projected Unit Credit, dengan Laporan No. 303/RAC/KAI-UUK/XII/2012 tanggal 26 Desember 2012, berdasarkan TDPIP 2012 untuk tahun berjalan dan TDPIP 2009 untuk tahun buku 2011.

### 31. POST-EMPLOYMENT BENEFIT OBLIGATION

The Company conducted benefit pension program for all employees. In this program, the pension benefit to be paid is computed based on the Basic Tariff of Pension Contribution Computation 2008 (TDPIP) and the working period of employee. The program is managed by PT Asuransi Jiwasraya.

In accordance with Government Regulation on the regarding the Pension Adjustment of ex-Government Civil Employee of Department of Transportation at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 dated November 29, 2007. The Ex. Civil Servant (PNS) of Department of Transportation working at the Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) and dismissed in honor as Civil Employee and were designated as a civil employee at Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api which is now changed to be PT Kereta Api Indonesia (Persero) is entitled to receive the principle amount of pension of the Government Civil Employee. Pension title comes to effect as the sixth (6th) months as from the stipulation date of the Government Regulation.

The implementation of adjustedt payment is made by PT Taspen (Persero). And the fund sources of pension payment for pension are from (a) employee contribution for 4.75% of the Basic Tariff of Pension Contribution Rate Computation 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Past Service Liabilities to be paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero), (d) Investment results of accumulated employee pension fund saved at PT Asuransi Jiwasraya (Persero), and (e) State Budget.

For employee other than the ex. Civil Servant (PNS) of Department of Transportation working at Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), the pension program is still managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero).

Actuarial valuation of the past service liability performed by RAS Actuaries, using the Projected Unit Credit method, with report No. 303/RAC/KAI-UUK/XII/2012 December 26, 2012, based on TDPIP 2012 for current year and TDPIP 2009 for the period of 2011.

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	:	6% per tahun / per years (2011: 7%)	:	Discount rate
Tingkat kenaikan gaji / tahun	:	3% per tahun/ per years	:	Level of salary increase / year
Usia pensiun normal	:	56 tahun/ years	:	Normal retirement age
Tabel mortalitas	:	Tabel Mortalita Indonesia 2011 (TMI III) (2011: Tabel Mortalita Indonesia 1999 (TMI II))	:	Morality table
Tingkat cacat / tahun	:	10% dari tabel mortalitas/ from morality table	:	Level of disability / year
Tingkat pengunduran diri:				Level resignations
Umur dibawah 20 - 29 tahun	:	6%	:	Age under 20 - 29 years old
Umur diatas 30 tahun	:	Menurun secara linear hingga mencapai 0% saat usia pensiun normal/ Decreases linearly until it reaches 0% when the normal retirement age	:	Age above 30 years old

The assumptions used in the above calculation is as follows:

#### Liabilitas yang diakui pada laporan posisi keuangan:

#### Liabilities recognized in the balance

	2012	2011	
Entitas Induk:			Parent entity
Nilai Sekarang Liabilitas	729.984.095.000	485.311.188.000	Present value of liability
Nilai Wajar Aset	<u>(386.150.078.000)</u>	<u>(276.067.442.000)</u>	Fair value of assets
Status Pendanaan	343.834.017.000	209.243.746.000	Funding status
Biaya Jasa Lalu yang Belum Diakui (non Vested)	(24.963.706.000)	(27.469.678.000)	Unrecognized past service expense (non vested)
Keuntungan (Kerugian) Aktuaria yang belum diakui	(240.029.342.000)	(112.622.096.000)	Unrecognized gains (loss) the actuarial
<b>Jumlah Liabilitas</b>	<b>78.840.969.000</b>	<b>69.151.972.000</b>	<b>Total liabilities</b>
Entitas Anak	5.082.912.469	3.029.192.914	Subsidiary
<b>Jumlah</b>	<b>83.923.881.469</b>	<b>72.181.164.914</b>	<b>Total</b>

Beban yang diakui pada Laporan Konsolidasi adalah sebagai berikut:

Expenses regonized in the Consolidated Income Statement are as follows:

	2012	2011	
Biaya Jasa Kini	60.500.307.000	45.039.286.000	Current service expenses
Beban Bunga	33.546.200.000	26.925.962.000	Interest expenses
Hasil yang Diharapkan dari Aset Program	<u>(22.899.001.000)</u>	<u>(20.116.459.000)</u>	Expected return on plan assets
Amortisasi Biaya Jasa Lalu yang belum diakui (non vested)	2.505.972.000	2.505.972.000	Amortization of unrecognized past-service expense (non vested)
(Keuntungan) kerugian Aktuaria yang diakui selama tahun berjalan	4.985.279.000	-	Actuarial (gains) losses recognized during the year
<b>Jumlah Beban yang diakui pada laporan laba rugi</b>	<b>78.638.757.000</b>	<b>54.354.761.000</b>	<b>Expense recognized in income statement</b>

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:

Rekonsiliasi jumlah liabilitas (kekayaan) yang diakui dalam laporan posisi keuangan per 31 Desember 2012 dan 2011 adalah sebagai berikut:

	2012	2011	
Entitas Induk			Parent entity
Liabilitas (kekayaan) pada awal periode	69.151.972.000	41.816.600.000	Liabilities (wealth) at beginning period
Beban (Pendapatan)	78.638.757.000	54.354.761.000	Expenses (revenue)
Realisasi pembayaran manfaat	(851.267.000)	(187.500.000)	Realization of benefits payment
Iuran perusahaan	(68.098.493.000)	(26.831.890.000)	The company's dues
<b>Liabilitas (kekayaan) pada akhir periode</b>	<b>78.840.969.000</b>	<b>69.151.971.000</b>	<b>Liabilities (wealth) at ending period</b>
Entitas Anak	5.082.912.469	3.029.192.914	Subsidiary
<b>Jumlah</b>	<b>83.923.881.469</b>	<b>72.181.163.914</b>	<b>Total</b>

Mutasi nilai wajar aset program selama tahun berjalan adalah sebagai berikut:

	2012	2011	
Pada awal tahun	276.067.443.000	235.758.138.000	The begining of the year
Hasil yang diharapkan dari aset program	22.899.001.000	20.116.459.000	The expected results of assets program
Keuntungan (kerugian) aktuari pada aset program	32.419.993.000	(2.075.739.000)	Gain (loss) actuarial of asset program
Iuran Perusahaan	68.098.493.000	26.831.890.000	Companies contribution
Realisasi pembayaran manfaat	(13.334.852.000)	(4.563.304.000)	payment of benefits realization
<b>Jumlah pada akhir tahun</b>	<b>386.150.078.000</b>	<b>276.067.444.000</b>	Total of the end of the year

Rincian nilai kini kewajiban, nilai wajar aset program, surplus atau defisit, dan penyesuaian pengalaman pada kewajiban dan aset program selama 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut:

The details of present value of obligation, fair value of plan assets, surplus or deficit, and experience adjustment on liabilities and plan assets during the last 5 years are as follows:

	2012	2011	2010	2009	2008	
Entitas Induk						Parent Entity
Nilai Kini Kewajiban	729.984.095.000	485.311.188.000	341.325.331.000	166.547.244.000	148.367.692.000	Present value of obligation
Nilai Wajar Aset Program	(386.150.078.000)	(276.067.443.000)	(235.758.138.000)	(159.680.745.000)	(99.932.111.000)	Fair value of program assets
<b>(Surplus) Defisit</b>	<b>343.834.017.000</b>	<b>209.243.745.000</b>	<b>105.567.193.000</b>	<b>6.866.499.000</b>	<b>48.435.581.000</b>	<b>(Surplus) Deficit</b>
Penyesuaian Pengalaman Pada Liabilitas Program	85.160.474.000	20.368.353.000	63.184.258.000	(8.781.616.000)	8.446.039.000	Adjustment experiences at program liabilities
Penyesuaian Pengalaman Pada Aset Program	(32.419.993.000)	2.075.739.000	(33.514.863.000)	(15.978.850.000)	(58.757.997.000)	Adjustment experiences at program asset

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 2012/ December 31, 2012		31 Desember 2011/ December 31, 2011	
	Nilai Wajar/ Fair value	%	Nilai Wajar/ Fair value	%
Reksadana	257.407.641.995	66,66%	184.026.558.170	66,66%
Deposito	47.612.304.617	12,33%	34.039.115.845	12,33%
Reksadana Unit Link	32.629.681.591	8,45%	23.327.699.018	8,45%
Saham	15.754.923.182	4,08%	11.263.551.715	4,08%
Obligasi	13.978.632.824	3,62%	9.993.641.473	3,62%
Properti	9.730.981.966	2,52%	6.956.899.589	2,52%
Jumlah dipindahkan	377.114.166.175	97,66%	269.607.465.810	97,66%

	31 Desember 2012/ December 31, 2012		31 Desember 2011/ December 31, 2011		Total transfer
	Nilai Wajar/ Fair value	%	Nilai Wajar/ Fair value	%	
Jumlah pindahan	377.114.166.175	97,66%	269.607.465.810	97,66%	Total transfer
Pinjaman Polis	6.950.701.404	1,80%	4.969.213.992	1,80%	Insurance Loans
Penyertaan	1.969.365.398	0,51%	1.407.943.964	0,51%	Participation
Investasi Lain-lain	115.845.023	0,03%	82.820.233	0,03%	Other Investment
<b>Jumlah</b>	<b>386.150.078.000</b>	<b>100,00%</b>	<b>276.067.444.000</b>	<b>100,00%</b>	<b>Total</b>

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 Rp.79.500.000.000 per tahun sampai dengan tahun

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:

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 Rp.79.500.000.000 loan per year until 2024.

The impact of the elimination of old-age security program manager PT AJS to PT Taspen (Persero) is as follows:

- Payment JHT ex employee benefits. PNS will be done by and become liabilities of PT Taspen.
- Obligations of PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the membership of ex-employees. PNS on premium payments or contributions PT Taspen set by PT Taspen for the payment of retirement benefits.
- Starting early 2009, employee benefit obligations in accordance PSAK 24 does not exist and changes to debt of pension dues paid at once

Correction impact on implementation of the transfer of management accounting at the date of January 1, 2009:

	Jumlah/ Total	Jumlah ex. PNS/ Total ex. PNS	Jumlah Non PNS/ Total Non PNS	
Nilai kini liabilitas	1.832.715.411.000	1.684.347.719.000	148.367.692.000	Present value of liabilities
Nilai wajar aset program	756.398.432.000	656.466.321.000	99.932.111.000	Fair value of program assets
Status pendanaan	1.076.316.979.000	1.027.881.398.000	48.435.581.000	Funding status
Keuntungan (kerugian) aktuarial yang belum diakui	30.805.134.000	78.939.605.000	(48.134.471.000)	Unrecognized gains (loss) the actuarial
Biaya jasa lalu yang belum diakui - non vested	90.166.185.000	55.178.591.000	34.987.594.000	Unrecognized past-service expense - non vested
Biaya jasa lalu yang belum diakui - vested	-	-	-	Unrecognized past-service expense - vested
Liabilitas yang diakui dalam laporan posisi keuangan	<b>955.345.660.000</b>	<b>893.763.202.000</b>	<b>61.582.458.000</b>	Liabilities recognized in statement of financial position

Atas pelaksanaan perpindahan pengelolaan tersebut dilakukan reklasifikasi utang imbalan pasca kerja menjadi utang iuran pensiun sekaligus pada 1 Januari 2009 sebesar Rp.893.763.202.000.

#### PSAK 24 untuk non PNS

Berdasarkan perjanjian No. 161/HK/UM/2003 dan 099.SJ.U.0903 serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan 100.SJ.U.0903 tanggal 28 September 2003 dengan PT AJS tentang Pengelolaan program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan dan Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang telah dilakukan adendum sebagai berikut:

- Addendum No I tanggal 12 Januari 2004
- Addendum No II tanggal 07 September 2005
- Addendum No III tanggal 11 Januari 2006
- Addendum No IV tanggal 23 Desember 2009
- Addendum No V tanggal 21 Desember 2012

Sesuai dengan adendum perjanjian terakhir, diatur syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Sehubungan dengan adanya perubahan TDPIP tahun 2009 menjadi TDPIP tahun 2012 dengan ketetapan perhitungan tanpa kenaikan Gaji Dasar Program, maka dibutuhkan pendanaan sebagai berikut:

- 1) Premi bulanan (iuran pegawai sebesar 4,75% + iuran perusahaan 12,5% dari TDPIP tahun 2012) terhitung sejak 1 Januari 2013 sebesar Rp.4.509.935.928 untuk peserta sejumlah 13.146 orang peserta, yang merupakan pegawai yang didaftarkan oleh PT KAI kepada PT AJS pada 1 Desember 2012.
- 2) Tambahan premi PSL sebesar Rp.65.438.800.090 berdasarkan perhitungan 1 September 2012.
- 3) Tambahan premi atas kenaikan pensiun pokok dari TDPIP tahun 2009 ke tahun 2012 untuk peserta Anuitas berdasarkan perhitungan 1 September 2012 sejumlah 297 orang yang telah pensiun dibutuhkan premi sekaligus yang dibayarkan bersamaan dengan angsuran

In the implementation of the management transfer of reclassification to the benefits paid to defined contribution pension plan fully paid on January 1, 2009 amounting to Rp.893.763.202.000.

#### PSAK 24 for non PNS

Based on the agreement No. 161/HK/UM/2003 and 099.SJ.U.0903 and agreement No. 162/HK/UM/2003 and 100. SJ.U. 0903 dated September 28, 2003 with PT AJS regarding Pensiun Annuity Program Management for Retired Employee and JHT Program Management for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees, which was addendum as follows:

- Addendum No I dated January 12, 2004
- Addendum No II dated September 7, 2005
- Addendum No III dated January 11, 2006
- Addendum No IV dated December 23, 2009
- Addendum No V dated December 21, 2012

According to the latest agreement addendum, the terms and conditions are set as follows:

With respect to TDPIP change from TDPIP year 2009 to TDPIP year 2012 which the calculation terms without the change in Basic Salary Program, the funding needed are as follows:

- 1) Monthly premium (4,75% of employees contribution + 12,5% of company contribution from TDPIP year 2012) since January 1, 2013 amounting to Rp.4.509.935.928 for 13.146 participant, which is the employees who have been registered by PT KAI to PT AJS on December 1, 2012.
- 2) Additional PSL premium amounting to Rp.65.438.800.090 based on September 1, 2012 calculation.
- 3) Additional premium due to basic pension increment from TDPIP year 2009 to TDPIP year 2012 for Anuitas 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

- pertama sebesar Rp.33.933.710.475.
- 4) Tambahan premi sekaligus sebesar Rp.99.372.510.565 dibayarkan dengan cara diangsur selama 3 tahun sehingga ada tambahan bunga sebesar 10,5% per tahun menjadi sebagaimana rincian pembayaran sebagai berikut:
- 1-12-2012 sebesar Rp.35.799.044.878;
  - 1-12-2013 sebesar Rp.34.753.633.368;
  - 1-12-2014 sebesar Rp.34.753.633.368.

### Program Dana Pesangon

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:

- 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;
- Iuran untuk memperoleh manfaat asuransi bagi peserta yang meninggal dunia atau cacat tetap dalam masa asuransi (disebut sebagai premi proteksi).

Pembayaran premi dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- Premi tahun pertama dengan asumsi kenaikan gaji sebesar 3% per tahun sebesar Rp.12.012.387.401 dengan perincian sebagai berikut:
  - Premi saving termasuk biaya sebesar Rp.11.073.040.893;
  - Premi asuransi sebesar Rp.939.346.508.
- Premi tahun kedua dan selanjutnya sesuai dengan hasil valuasi yang disepakati oleh PT KAI dan PT AJS

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

- amounting to Rp.33.933.710.475.
- 4) Additional lump sum premium amounting to Rp.99.372.510.565 to be paid in 3 years installment, thus the additional interest is 10,5% annually as described in payment details as follows:
- 1-12-2012 amounting Rp.35.799.044.878;
  - 1-12-2013 amounting Rp.34.753.633.368;
  - 1-12-2014 amounting Rp.34.753.633.368.

### Severance Fund Program

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:

- Contribution to obtain insurance benefits developed by PT AJS in investment instruments after deducting administrative expense with the agreed investment development interest rate;
- Contribution to obtain insurance benefits for participants who passed away or have permanent disability during insurance period (referred as protection premium).

Payment of a premium are performed as follows:

- First year premium with assumption of 3% salary increase per year, amounting to Rp.12.012.387.401 with details as follows:
  - Savings premium include costs amounting to Rp.11.073.040.893;
  - Insurance premium amounting to Rp.939.346.508.
- The second and next year's premiums are in accordance with valuation result agreed by PT KAI and PT AJS.

## 32. UTANG IURAN PENSIUN SEKALIGUS

Utang iuran pensiun sekaligus merupakan Past Service Liability yang harus disetor PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang merupakan bagian dari sumber pendanaan yang akan digunakan untuk menutup jumlah kewajiban program Anuitas Pensiun dan program Jaminan Hari Tua kepada PT Taspen (Persero) sesuai dengan PP No. 64 tahun 2007. Pembayaran Past Service Liability tersebut diangsur sebesar Rp.79.500.000.000 per tahun. Setoran Past Service Liability dilakukan secara triwulan dan disetor paling lambat tanggal 10 dalam bulan pertama triwulan berkenaan.

Berdasarkan perjanjian antara Perusahaan dengan PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 dan No. 099.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Anuitas Pensiun bagi pensiunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan No. 100.SJ.U.0903 tertanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai Kereta Api (Persero), maka Perusahaan akan menyerahkan dana iuran pensiun swakelola tersebut kepada PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Sesuai perjanjian tersebut jadwal penyerahan dana akan diatur dalam perjanjian tersendiri (Addendum). Berdasarkan rekapitulasi perkembangan iuran sekaligus dan pelunasan program JHT dan Anuitas Pensiun PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari PT Asuransi Jiwasraya, tercatat saldo total iuran sekaligus per tanggal 1 Juni 2006 sebesar Rp.1.156.181.509.669.

Utang iuran pensiun sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

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 Rp.79.500.000.000 per year. The payments were conducted quarterly and should be paid no later than the 10th in the first month of the related quarter.

Based on the agreement between the company and PT Asuransi Jiwasraya (Persero) No. 161/HK/UM/2003 and No. 099. SJ.U. 0903 dated September 28, 2003 about the Retirement Annuity Program Management of PT Kereta Api Indonesia (Persero) retirement along with the agreement No. 162/UM/2003 and No. 100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 about the JHT Program Management for PT Kereta Api Indonesia (Persero) employees. According to agreement, the transfer funds schedule will be regulated in separate 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 Rp.1.156.181.509.669.

Debt of pension dues paid at once derived from the implementation of reductions as of 1 January 2009, is the former settlement of civil service employees who transferred to PT Taspen (Persero).

In the year 2007 according to:

- a. Government Regulation about Pension Adjustment former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 of 2007 dated November 29, 2007, the employees of former Civil Servant Department of Transportation that works in Kereta Api Company Divisions (Perusahaan Jawatan Kereta Api/PJKA) and has been dismissed with respect as a civil Servant which in turn was appointed as Kereta Api Public Company employees which has now 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 Rp.79.500.000.000 (tujuh puluh sembilan miliar lima ratus juta Rupiah) per tahun sedangkan untuk pelaksanaan Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan dilakukan oleh PT Taspen.

Disamping Past Service Liability yang harus dibayar oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), sumber pendanaan pembayaran pensiun pegawai berasal dari; (a) Iuran pegawai sebesar 4,75% dari Tarif Dasar Perhitungan Iuran Pensiun 2008 (TDPIP), (b) PT Kereta Api Indonesia, (c) Hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai yang berada di PT Asuransi Jiwasraya (Persero), dan (d) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Pembagian proporsi untuk Tahun Anggaran 2009 ditetapkan 32% yang menjadi beban PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan 68% yang menjadi kontribusi Pemerintah.

Kemudian sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 105/PMK.2/2010 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api (Persero) yang diperkuat dengan Surat Menteri Keuangan Nomor S-302/MK.02/2012 tanggal 30 April 2012 perihal Penetapan Pendanaan Bersama Pembayaran Manfaat Pensiun antara APBN dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun Anggaran 2012: Kontribusi APBN dalam Pendanaan Bersama Tahun Anggaran 2012 adalah sebesar 68% atau diperkirakan senilai Rp.265.554.996.244 sedangkan kontribusi PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebesar 32% atau diperkirakan senilai Rp.124.967.057.056.

Sejak tahun 2009, Program Penyesuaian Pensiun eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api (Persero) telah dilaksanakan dan PT Kereta Api (Persero) telah menyetorkan ke PT Taspen (Persero) sebesar Rp.95.636.249.353 yang merupakan Iuran Pegawai, Past Service Liability dan Pendanaan Bersama yang menjadi kewajiban PT Kereta Api (Persero) untuk tahun 2008 sebesar 32% (tiga puluh dua perseratus), di samping itu PT Kereta Api (Persero) juga telah menyetorkan ke PT Taspen (Persero) sebesar Rp.619.307.849.854 yang terdiri dari akumulasi dana pensiun pegawai yang semula dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) dan telah diserahkan kembali ke Perusahaan sebesar Rp.619.307.849.854.

b. Regulation of the Minister of Finance No. 59/PMK.02/2008 dated April 24, 2008, about Fund Pension Provision Adjustment Program former Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api Indonesia (Persero), has been regulated the provision of Pension Benefits funds payment requirement, such as the Past Service Liability paid by PT Kereta Api Indonesia (Persero) up to year 2024 in the amount of Rp.79.500.000.000 (seventy nine billion and five hundred million Rupiah) per year, 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

Division of proportion to the Fiscal Year 2009 stipulated as 32% become the PT Kereta Api Indonesia (Persero) burden and 68% become the Government contribution.

Then, according to the Minister of Finance Regulation No. 105/PMK.2/2010 about Retirement Provision Adjustment Program Ex Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (Persero) reinforced with the letter of the Minister of Finance No. S-302/MK.02/2012 date April 30, 2012 concerning the Establishment of Retirement benefit Payments Cofinancing between APBN and PT Kereta Api (Persero) Fiscal Year 2012: Budget contribution to Joint Funding for Fiscal Year 2012 is estimated at 68% or Rp.265.554.996.244 worth while contribution PT Kereta Api (Persero) is 32% or estimated worth Rp.124.967.057.056.

Since 2009, Fund Pension Provision Adjustment Program ex Civil Servant Department of Transportation on PT Kereta Api (Persero) has been implemented and PT Kereta Api (Persero) has deposited to PT Taspen (Persero) amounted to Rp.95.636.249.353, consist Employee Contributions, Past Service Liability and the Joint Funding which become liabilities of PT Kereta Api (Persero) for the year 2008 by 32% (thirty two percent), beside that, PT Kereta Api (Persero) also has deposited to PT Taspen (Persero) amounting to Rp.619.307.849.854. consist of employee accumulated pension fund which was originally managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) and have been handed back to the Company in amount to Rp.619.307.849.854.

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 kepegawaianya menjadi pegawai Perumka. Bersamaan dengan perubahan status Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perumka terdapat kebijakan pemerintah tentang mono status pegawai di lingkungan Badan usaha Milik Negara. Berdasarkan hal tersebut diatas, dalam penyelesaian Pegawai Negeri Sipil yang ditempatkan di Perusahaan Jawatan Kereta Api, Pemerintah mengambil kebijakan sebagai berikut:

- a. Pegawai yang berusia 50 tahun ke atas, tetap sebagai Pegawai Negeri Sipil yang diperbantukan di Perumka;
- b. Pegawai yang berusia kurang dari 50 tahun diberhentikan dengan hormat sebagai Pegawai Negeri Sipil dan diangkat menjadi Pegawai Perumka.

Pemberhentian pegawai yang usianya kurang dari 50 tahun tersebut diatas, dilakukan melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. SK18/KP.801/PHB-92 tertanggal 11 Maret 1992 namun pemberhentian tersebut tidak diikuti dengan pengaturan mengenai hak-hak Pegawai Negeri Sipil yang telah diberhentikan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

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 form Division Railway Company (Perjan) Kereta Api being Public Corporation (Perum) Kereta Api, Kereta Api Division Railway Company (Perjan) changed the form to Kereta Api Public Company (Perumka). Changes in the Kereta Api Division Railway Company, had an impact to the Civil Servants who are placed on the Division Railway Company's, as in Article 2 paragraph (2) Government Regulation No. 57 of 1990 provides, among others transfer of the Division Railway Company to be Public Company, all Kereta Api Division Railway Company employees who are in liquidation switch on an employee working Perumka. Along with the change in status of the Division Railway Company be there Perumka government policy on mono status of employees within the State-Owned Enterprises. Based on the above, in settlement of civil servants stationed in the Division Railway Company, the Government took the policy as follows:

- a. Employees aged 50 years and over, still as a civil servant who helped Perumka;
- b. Employees younger than 50 years of honorably discharged as a civil servant and appointed officials Perumka.

Dismissal of employees who are younger than 50 years on top, made by the Minister of Communications No. SK18/KP.801/PHB-92 Decision dated March 11, 1992, but the dismissal was not followed by legislation concerning the rights of Civil Servants who have been terminated in accordance with the provisions of legislation and regulations.

Dismissal of Civil Servants who are placed in the Office of the Company, the Railway employees are not above their own desires, but government policy. So far officials have served this country, so that appropriate to those who have retired given the same rights as adopted by the Civil Service in general. It is the obligation of governments to provide welfare to employees, including employees who have undergone retirement.

Because until now the officials are still working on PT Kereta Api Indonesia (Persero) will be considered for employees who still work given salaries by PT Kereta Api Indonesia (Persero), but after undergoing employee retirement pensions granted the same rights Pegawai Civil Affairs. This is a form of appreciation for service of civil servants.

Utang iuran pensiun sekaligus berasal dari pelaksanaan kurtailmen per 1 Januari 2009, merupakan penyelesaian atas karyawan eks-PNS yang dialihkan ke PT Taspen (Persero).

Dari hasil kurtailman saldo hutang pensiun karyawan sekaligus eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada akhir tahun 2009 menunjukkan sebesar Rp.893.763.202.000 dan setiap tahun dilakukan pembayaran angsuran iuran pensiun sekaligus tersebut sebesar Rp.79.500.000.000. Sampai dengan 2012 PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah membayar angsuran sebesar Rp.318.000.000.000.

Posisi utang atau labilitas iuran pensiun sekaligus pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011 dapat dijelaskan sebagai berikut:

	2012	2011	
Utang iuran pensiun sekaligus berdasarkan hasil kurtailmen per 1 Januari 2011,			Lump sum pension contribution payable based on curtailment result as of January 1, beginning balance
saldo awal	655.263.202.000	734.763.202.000	Lump sum pension contribution installment
Angsuran atas iuran pensiun sekaligus	79.500.000.000	79.500.000.000	Total pension contribution at once
<b>Jumlah utang iuran pensiun sekaligus</b>	<b>575.763.202.000</b>	<b>655.263.202.000</b>	

### 33. PINJAMAN JANGKA PANJANG

### 33. LONG-TERM LOANS

	2012	2011	
Entitas Induk			Parent entity
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	346.788.950.000	45.900.000.000	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	346.788.950.000	45.900.000.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero), Tbk	30.555.195.862	-	PT Bank Mandiri (Persero), Tbk
	<b>724.133.095.862</b>	<b>91.800.000.000</b>	
Entitas Anak			Subsidiary
Pinjaman Bank			Bank loan
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	10.717.203.600	8.914.800.000	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	13.484.096.200	-	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Pinjaman Non Bank			Non Bank loan
Sewa Guna Usaha	1.412.046.671	-	Capital lease obligation
	<b>25.613.346.471</b>	<b>8.914.800.000</b>	
<b>Saldo pinjaman jangka panjang</b>	<b>749.746.442.333</b>	<b>100.714.800.000</b>	<b>Total long-term loans</b>

#### Entitas Induk:

##### PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

Pinjaman Jangka Panjang pada PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk terdiri dari pinjaman dari PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk dan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia memberikan uang pinjaman kepada PT Bank Negara Indonesia dan besaran pembagian pinjaman tersebut disepakati oleh kedua bank tersebut. Perusahaan mencatat pinjaman tersebut berdasarkan bukti penerimaan uang yang diterima perusahaan.

#### Parent Entity:

##### PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk

Long term loan to PT Bank Negara Indonesia (Persero) consists of a loan from PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Rakyat Indonesia providing loans money to PT Bank Negara Indonesia and the distribution of the loan amount agreed upon by the two banks. The Company recorded a loan based on cash receipts received by the company.

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 Rp.4.024.835.000.000 (empat trilyun dua puluh empat miliar delapan ratus tiga puluh lima juta Rupiah), yang terdiri

- Batch I : Rp.2.627.456.250.000 (dua trilyun enam ratus dua puluh tujuh miliar empat ratus lima puluh enam juta dua ratus lima puluh ribu Rupiah)./ Rp.2.627.456.250.000 (two trillion six hundred twenty-seven billion four hundred fifty-six million two hundred and fifty thousand Rupiah)
- Batch II : Rp.1.397.378.750.000 (satu trilyun tiga ratus sembilan puluh tujuh miliar tiga ratus tujuh puluh delapan juta tujuh ratus lima puluh ribu Rupiah)./ Rp.1.397.378.750.000 (one trillion three hundred ninety-seven billion three hundred seventy-eight million seven hundred and fifty thousand Rupiah)

Dengan pembagian penyertaan masing-masing Kreditur secara seimbang sebagai berikut:

- a) Maksimum Kredit dari BNI sebesar Rp.2.012.417.500.000 (dua trilyun dua belas miliar empat ratus tujuh belas juta lima ratus ribu Rupiah).
- b) Maksimum Kredit dari BRI sebesar Rp.2.012.417.500.000 (dua trilyun dua belas miliar empat ratus tujuh belas juta lima ratus ribu Rupiah).

## 2) Tujuan Kredit

Perusahaan akan menggunakan Kredit Investasi yang diberikan, berdasarkan Perjanjian Kredit untuk pembiayaan 85% dari biaya investasi, sedangkan 15% dari biaya proyek dibiayai oleh modal Debitur sendiri dengan rincian:

### Divre III

- Lokomotif sebanyak 44 unit dengan nilai Rp.1.337.600.000.000 (satu triliun tiga ratus tiga puluh tujuh miliar enam ratus ratus juta Rupiah).
- Gerbong KKBW kapasitas 50 ton sebanyak 1.200 unit dengan nilai Rp.720.000.000.000 (tujuh ratus dua puluh miliar Rupiah).

### Daop

- Lokomotif sebanyak 100 unit dengan nilai Rp.2.137.500.000.000 (dua triliun seratus tiga puluh tujuh juta lima ratus juta Rupiah).

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

The Company made Syndicate Credit Agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) to PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk and PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, which has been notarized by Deed Number 13, dated March 9, 2011 by Poerbaningsih Adi, SH in Jakarta, The agreement which has addendum as follows:

- Deed of Amendment I Credit Agreement Number 23, Dated July 6, 2011.
- Deed of Amendment II Credit Agreement Number 29, Dated August 4, 2011.
- Deed of Amendment III Credit Agreement Number 109, Dated April 19, 2012.

Terms and conditions of the agreement as follows:

- 1) Maximum credit amount Rp.4.024.835.000.000 (four trillion twenty-four billion and eight hundred and thirty-five million Rupiah), consisting of:

- Batch I : Rp.2.627.456.250.000 (dua trilyun enam ratus dua puluh tujuh miliar empat ratus lima puluh enam juta dua ratus lima puluh ribu Rupiah)./ Rp.2.627.456.250.000 (two trillion six hundred twenty-seven billion four hundred fifty-six million two hundred and fifty thousand Rupiah)
- Batch II : Rp.1.397.378.750.000 (satu trilyun tiga ratus sembilan puluh tujuh miliar tiga ratus tujuh puluh delapan juta tujuh ratus lima puluh ribu Rupiah)./ Rp.1.397.378.750.000 (one trillion three hundred ninety-seven billion three hundred seventy-eight million seven hundred and fifty thousand Rupiah)

With division of participation each creditor equally as follows:

- a) Credit Maximum from BNI amount Rp.2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand Rupiah).
- b) Credit Maximum from BRI amount Rp.2.012.417.500.000 (two trillion twelve billion four hundred and seventeen million five hundred thousand Rupiah).

## 2) Credit Purposes

The Company will use the given Investment Credit, in accordance to the Credit Agreement for financing 85% from investment costs, while 15% of project costs is financed by the debtor himself with the details:

### Divre III

- Locomotive as many 44 units with a value of Rp.1.337.600.000.000 (one billion three hundred thirty-seven billion six hundred million Rupiah).
- KKBW wagons capacity 50 tons of 1.200 units with a value of Rp.720.000.000.000 (seven hundred and twenty billion Rupiah).

### Daop

- Locomotive 100 units with a value of Rp.2.137.500.000.000 (two trillion and one hundred and thirty seven billion and five hundred million Rupiah).

- Gerbong PPCW sebanyak 1.200 unit dengan nilai Rp.540.000.000.000 (lima ratus empat puluh miliar Rupiah).
- 3) Bentuk Kredit bersifat menurun (*aplofend*) sesuai dengan jadwal angsuran.
- 4) Jangka waktu kredit adalah sebagai berikut:
- Batch I : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 31 Oktober 2023./  
Deed date until the date October 31, 2023.
  - Batch II : Sejak tanggal akta sampai dengan tanggal 30 November 2024./  
Deed date until the date of November 30, 2024.
- 5) Tingkat bunga sebesar JIBOR 3 (tiga) bulan ditambah dengan marjin sebesar 2,3%. Besaran bunga direview setiap 3 bulanan pada tanggal penetapan bunga.
- 6) Jaminan yang diberikan:
- a) Jaminan berupa 144 unit lokomotif, 1.200 unit gerbong (KKBW) dengan kapasitas 50 ton, dan 1.200 unit gerbong (PPCW), diikat secara fidusia Notariat sesuai dengan Undang-Undang Nomor 42 tahun 1999 tanggal 31 Nopember 1999 tentang Fidusia dengan nilai penjaminan sebesar Rp.4.735.100.000.000 (empat triliun tujuh ratus tiga puluh lima miliar seratus juta Rupiah).
  - b) Arus kas Perusahaan terkait dengan obyek yang dibiayai merupakan jaminan bagi para kreditor.
  - c) Seluruh jaminan tersebut merupakan jaminan paripassu bagi pihak yang dijamin.
  - d) Jika karena sebab apapun, jaminan yang diserahkan oleh Perusahaan kepada pihak yang dijamin menjadi tidak sah atau kurang nilainya sehingga tidak cukup untuk menjamin seluruh utang, maka perusahaan wajib menyerahkan jaminan pengganti atau jaminan tambahan yang bentuk dan nilainya harus disetujui oleh para kreditor.

#### PT Bank Mandiri (Tbk)

Perusahaan melakukan perjanjian pinjaman melalui PT Bank Mandiri (tbk) dengan No : SLA-1209/DP3/2007 Tanggal 19 April 2007. Perjanjian ini telah mengalami perubahan dengan No. AMA - 330/SLA-1209/DSMI/2008 Tanggal 31 Desember 2008.

Syarat dan ketentuan dalam perjanjian sebagai berikut:

- 1) Maksimum Kredit sebesar Rp.36.600.000.000 (tiga puluh enam miliar enam ratus ratus ribu rupiah)
- 2) Ditujukan untuk pembiayaan proyek Jabodetabek Commuter Railways.

- PPCW Wagons as many 1200 units with a value of Rp.540.000.000.000 (five hundred and fourty billion Rupiah).

3) This form of Credit is decreased (aplofend) in their installment schedules.

4) Credit period is as follows:

5) Interest rate JIBOR 3 (three) months add margin of 2,3%. Total interest are reviewed every 3 months on the interest determination date.

6) Securities provided:

- a) 144 units of locomotives, 1,200 units of the wagons (KKBW) with a capacity of 50 tons, and 1.200 units of wagon (PPCW), under a fiduciary agreement in accordance with Law No. 42 of 1999 dated November 31, 1999 on Fiduciary with the guarantee value amount Rp.4.735.100.000.000 (four 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 paripassu before the collaterised party.
- d) Because of every reason, the guarantees given by the company to the party that is guaranteed to be not valid or less in value so that it is not enough to guarantee the debt, then the company must submit a warranty replacement or additional guarantees that the form and its value must be approved by the Creditors.

#### PT Bank Mandiri (Tbk)

The Company signed a loan agreement with PT Bank Mandiri (tbk) by number : SLA-1209/DP3/2007 dated: April 19, 2007. This agreement has been change with No. AMA - 330 / SLA-1209 / DSMI / 2008 on December 31, 2008.

Term and condition in this agreement are:

- 1) Maximum credit amounting Rp.36.600.000.000 (thirty six billion six hundred million rupiah)
- 2) To finance the Jabotabek Railways Commuter Projects

- 3) Tanggal terakhir penarikan pinjaman perusahaan adalah tanggal 30 Desember 2011.
- 4) Beberapa ketentuan sehubungan dengan pemberian pinjaman:
  - a) Pinjaman diteruskan oleh PT KA kepada pemerintah yang ditarik oleh Satuan Kerja Pengembangan Sarana Perkeretaapian.
  - b) Jumlah utang pokok pinjaman penerusan wajib dibayar oleh PT KA dalam mata uang Rupiah dalam 60 (enam puluh) kali angsuran persetengah tahunan secara prorata, pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya, dengan angsuran pertama mulai dilakukan pada tahun kesebelas dan berakhir pada tahun keempat puluh sejak efektifnya NPPP ini.
  - c) PT Kereta Api Indonesia (Persero) wajib melakukan pembayaran bunga dalam mata uang rupiah kepada pemerintah dilakukan persetengah tahunan pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya.
  - d) PT Kereta Api Indonesia (Persero) wajib melakukan pembayaran biaya komitmen sebesar 0,25% kepada pemerintah atas Pinjaman penerusan yang belum ditarik dari waktu ke waktu. Pembayaran tersebut dilakukan persetengah tahunan pada tanggal 1 Juni dan tanggal 1 Desember setiap tahunnya.

**Entitas Anak:**

**PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk**  
Utang kepada PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk lihat Catatan 26.

**Utang Sewa Guna Usaha**  
Penjelasan Utang Sewa Guna Usaha lihat Catatan

**PT KA Commuter Jabodetabek**

**PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk**  
Pinjaman ini merupakan pinjaman jangka panjang yang akan digunakan untuk pembelian 60 unit KRL sesuai akta perjanjian hutang-piutang dengan PT Bank BNI Nomor : 11 Tanggal 14 November 2012, nilai total pinjaman maksimum sebesar Rp.54.000.000.000. Pencairan tahap pertama sebesar Rp.13.484.096.200 pada tanggal 26 Desember 2012. Pinjaman tersebut mempunyai jangka waktu maksimum 72 bulan, terhitung sejak 14 November 2012 dengan opsi perpanjangan. Tingkat suku bunga efektif dari pinjaman tersebut adalah 9,00%. PT KCJ (KAI Commuter Jabodetabek) memberikan jaminan berupa prospek dan kelayakan usaha.

- 3) The last date of withdrawal of loan companies is December 30, 2011.
- 4) Several terms of the loan are:
  - a) Of loan principal should be channeled by PT KA to the government as drawn by development working unit of the Railways.
  - b) Amount of debt loan principal forwarding shall be paid by PT KA in rupiah in 60 (sixty) times installments a half year in prorated, on the June 1 and on 1 december every year with the first instalments to start in 11st year and ends at the 40th year since NPPP efective.
  - c) PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to make interest payments in rupiah to the Government Interest payments in rupiah to the Government performed for a half year on June 1 and December 1 each year.
  - d) PT Kereta Api obliged to pay the cost of the commitment of 0,25% to the Government that the forwarding for the loan has not been withdrawn from time to time. The payments performed for a half year on June 1 and December 1 each year.

**Subsidiaries:**

**PT KA Logistik**

**PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Tbk**  
Loan to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk see Note 26.

**Capital Lease Obligation**  
Disclose Capital Lease Obligation see Note 26.

**PT KA Commuter Jabodetabek**

**PT Bank Negara Indonesia (Persero), Tbk**  
This loan is a long-term loan which will be used for the purchase of 60 units of KRL in accordance with the deed of Covenant hutang-piutang of PT Bank BNI number: 11, November 14, 2012, the total value of the maximum loan amounting to Rp.54.000.000.000. The disbursement of the first phase amounting to Rp.13.484.096.200 on December 26, 2012. These loans have a maximum period of 72 months, calculated since November 14, 2012 with an option for extension. The effective interest rate of the loan is 9,00%. PT KCJ (KAI Jabodetabek Commuter) warranty of prospects and business feasibility.

### 34. MODAL SAHAM

Modal dasar Perusahaan terdiri dari 3.500.000 saham biasa dengan nilai nominal Rp.1.000.000 per saham, dan sampai dengan tanggal 31 Desember 2012 telah disetor sejumlah 3.296.547 saham atau sebesar Rp.3.296.547.000.000 dan tahun 2011 telah disetor sejumlah 2.470.000 saham atau sebesar Rp.2.470.000.000.000.

Pada tanggal 19 Mei 1999, telah ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 2.200.000 lembar saham biasa oleh Pemerintah Republik Indonesia, selaku pemegang saham tunggal sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan No. 173/KMK.01/1999 tanggal 19 Mei 1999.

Pada tanggal 12 Desember 2005, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp.70.000.000.000 yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2005 tanggal 12 Desember 2005 tentang Perubahan Penyertaan Modal Pemerintah Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Pada tanggal 31 Mei 2006, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp.100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 21 tahun 2006 tanggal 31 Mei 2006 tentang Perubahan Penyertaan Modal Pemerintah Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah menambah penyertaan modal sebesar Rp.100.000.000.000 (seratus miliar Rupiah) yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, BPYBDS sebesar Rp.826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain itu terdapat Penambahan Modal Disetor sebesar Rp.705.355 yang berasal dari kapitalisasi sebagian cadangan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia sampai dengan tahun buku 2011. Sehingga jumlah Penambahan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal saham PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp.826.547.000.000, yang terdiri dari 826.547 lembar saham dengan nilai nominal sebesar Rp.1.000.000. Hal tersebut telah mendapatkan persetujuan RUPS Sirkular sesuai surat Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. S-765/MBU/2012 tanggal 27 Desember 2012.

### 34. CAPITAL STOCK

Company's authorized capital consists of 3.500.000 shares with nominal value of Rp.1.000.000 per share, and until the date of December 31, 2012 have been paid of 3.296.547 shares or Rp Rp.3.296.547.000.000 and 2011 have been paid of 2.470.000 shares or Rp.2.470.000.000.000.

On May 19, 1999, issued and fully paid as much as 2.2 million shares of common stock by the Government of the Republic of Indonesia, as the sole shareholder in accordance with the Decree of the Minister of Finance. 173/KMK.01/1999 dated May 19, 1999.

On December 12, 2005, the Government added the capital participation amounting Rp.70.000.000.000 stated by the Government Regulations (PP) No. 61 of 2005 dated December 12, 2005 regarding Additions of capital Participation of the Government of the Republic of Indonesia Invesment into capital of the Company (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

On May 31, 2006, the Government increased capital investment of Rp.100.000.000.000 (one hundred billion Rupiah) set by the Government of the Republic of Indonesia Government Regulation No. 21 of 2006 dated May 31, 2006 on Amendment to Investment in Government of the Republic of Indonesia into the capital of the Company (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

On December 10, 2007, the Government increased capital investment of Rp.100.000.000.000 (one hundred billion Rupiah) set by the Indonesian Government Regulation No. 74 year 2007 dated December 10, 2007 regarding additional capital investment to the share capital of the Republic of Indonesia PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Based on Government Regulation (PP) Number. 76 in 2012 on the addition of the Investment of the Republic of Indonesia to the Company's Capital Stock of the Company (Limited) PT Kereta Api Indonesia on September 12, 2012, BPYBDS amount Rp.826.546.294.646 recognized as state capital participation of the balance PT Kereta Api Indonesian. Moreover, there were an increase in paid-up capital of Rp.705.355 derived from a capitalization of some reserve company (persero) PT Kereta Api Indonesia up to the accounting year 2011. So that the amount of additional capital of the Republic of Indonesia into capital stock of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as much as Rp.826.547.000.000, consisting of 826.547 share with a nominal value of Rp.1.000.000. Such addition paid in capital has been approved by circular shareholders meeting as stated on the letter of the Minister of State-owned enterprises Number. S-765/MBU/2012 dated December 27, 2012.

	2012	2011	
Saldo awal tahun	2.470.000.000.000	2.470.000.000.000	Beginning balance
Pengalihan dari BPYBDS (lihat Catatan 35)	826.547.000.000	-	Transferred from BPYBDS (see Note 35)
<b>Jumlah Modal Disetor</b>	<b>3.296.547.000.000</b>	<b>2.470.000.000.000</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:

	2012	2011	
Saldo awal tahun	826.546.294.646	1.072.940.984.034	Beginning balance
Penerimaan selama tahun berjalan	951.193.264.935	-	Current year receiptment
	1.777.739.559.581	1.072.940.984.034	
Koreksi Hasil Rekonsiliasi	-	(246.394.689.388)	Reconciliation correction result
Dialihkan ke Modal Saham (lihat Catatan 34)	(826.546.294.646)	-	Capital stock transferred (see Note 34)
<b>Jumlah</b>	<b>951.193.264.935</b>	<b>826.546.294.646</b>	<b>Total</b>

Rincian peruntukannya adalah sebagai berikut:

### 35. GOVERNMENT EQUITY PARTICIPATION

Government assistance can not be determined status is the result of the project from the Ministry of Transportation Directorate General of Land Transportation, which has been delivered or operated by a company that can not be used as additional State Capital because the Government has not issued regulations.

Balance and movement of government assistance that has not yet determined the status consists of:

	2012	2011	
Kereta Rel Listrik	70.886.172.917	357.555.478.032	Electric rail-train
Kereta Penumpang	417.740.728.018	332.703.092.143	Passenger train
Kereta Rel Diesel	111.179.864.000	10.362.987.595	Diesel rail-train
Kereta Rel Diesel Elektrik	351.386.500.000	28.990.000.000	Electric diesel rail-train
Lokomotif Diesel	-	44.668.671.819	Diesel locomotive
Inventaris	-	73.750.000	Inventory
Suku Cadang	-	52.192.315.057	Spare parts
<b>Jumlah</b>	<b>951.193.264.935</b>	<b>826.546.294.646</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 Rp.826.546.294.645.

Based on the Reconciliation Data of Government Equity Participation (BPYBDS) at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 dated January 11, 2011 issued by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, Director General of State Assets, Directorate of State Property II, with the agreement the Ministry of Transportation, and PT Kereta Api Indonesia (Persero) agreed that the value of the BPYBDS of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as at March 2011 for Rp.826.546.294.645.

Nilai tercatat BPYBDS di PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp.826.546.294.645 terdiri dari Rp.718.343.833.645 (Laporan Hasil Reviu BPKP No. LHR-3780/PW10/4/2010 tanggal 4 Mei 2010) dan Rp.108.202.461.000 (Laporan Hasil Reviu BPKP no. LHR-5963/PW10/4/2011 tanggal 25 Juli 2011).

Dengan dasar Berita Acara Rekonsiliasi Data Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS) pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 tanggal 11 Januari 2011 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Dirjen Kekayaan Negara, Direktorat Barang Milik Negara II, perusahaan melakukan koreksi pada Laporan Keuangan tahun buku 2011 sebesar Rp.27.000.031.871 (dikeluarkan dari daftar aset dan dikembalikan ke Kementerian Perhubungan). Aset terkoreksi sejumlah Rp.27.000.031.871 adalah sebagai berikut :

Koreksi Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets Correction
1) Perbaikan Stasiun/ Peron Jabotabek	491/J/BA/III/2001	Station renovation/ Jabotabek platform
2) Rehab Jalan KA Cigading Serpong dan Citayam Cibinong	07/BA/CSCC/XI/2000	KA road rehabilitation Cigading Serpong and Citayam Cibinong
3) Peralatan Training Simulator KRL Diklat Mountrain Bekasi	819/J/BA/VII/2000	Bekasi Mountrain Education & Training of KRL Simulator Trainning Tools
4) Rehab Stasiun Jabotabek	1616/J/BA/X/99	Jabotabek station rehabilitation
5) Pembangunan St. UI dan St. Univ. Pancasila	2691/J/BA/II/91	Constructions of UI station and Univ. Pancasila station

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor: 76 tahun 2012 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 12 September 2012, BPYBDS sebesar Rp.826.546.294.646 diakui sebagai Penyertaan Modal Negara pada Laporan Posisi Keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Untuk tahun buku 2012, Perusahaan telah mengubah kebijakan akuntansi atas penyerahan Aset-BPYBDS, di mana aset BPYBDS dan penyusutannya dicatat setelah adanya Berita Acara Serah Terima untuk Dioperasikan (BASTO), sedangkan untuk tahun buku sebelumnya dicatat setelah adanya Berita Acara Serah Terima (BAST).

Memperhatikan PSAK 25: Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan kesalahan-paragraf 19(b), bahwa atas perubahan kebijakan akuntansi tersebut Perusahaan harus melakukan perubahan secara retrospektif atau melakukan penyajian kembali kecuali apabila dipandang tidak praktis.

Perusahaan mengajukan permohonan kepada Kementerian Negara BUMN no. KU.102/III/2/KA-2013 tanggal 13 Maret 2013, untuk melakukan perubahan secara sekaligus atau secara Prospektif karena dipandang tidak praktis dengan pertimbangan sebagai berikut :

BPYBDS carrying value at PT Kereta Api Indonesia (Persero) of Rp.826.546.294.645 consists of Rp.718.343.833.645 (BPKP review reported No. LHR-3780/PW10/4/2010 dated May 4, 2010) and Rp.108.202.461.000 (BPKP review reported No. LHR-5963/PW10/4/2011 dated July 25, 2011).

On the basis on Data Reconciliation of Undetermined status of Government Assistance (BPYBDS) at PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: BA-13/KN.3/REKON/BPYBDS/2011 dated January 11, 2011 issued by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia, Director General of State Assets, Directorate of State Property II, the Company to correct the financial statements for fiscal year 2011 Rp.27.000.031.871 (removed from the list of assets and returned to the Ministry of Transportation). Corrected some Rp.27.000.031.871 assets are as follows:

Based on Government Regulation (PP) Number: 76 in 2012 on the addition of the Investment of the Republic of Indonesia to the Company's Capital Stock of the Company (Limited) PT Kereta Api Indonesia on September 12, 2012, BPYBDS amount Rp.826.546.294.646 recognized as state capital participation of the balance PT Kereta Api Indonesia.

For fiscal year 2012, the Company has changed its accounting policy on the transfer of assets-BPYBDS, where BPYBDS assets and depreciation are recorded after the handover for operated (BASTO), whereas for the previous financial year were recorded after the handover (BAST) .

Regarding to PSAK 25 : Accounting Policy, changes in Accounting Estimates and errors - paragraphs 19 (b), which is stated that the company's accounting policy changes should be treated in retrospective or restated the measurement except Considered impracticable.

The Company has propose request letter to Ministry of State-Owned Enterprises no. KU. 102/III/2/KA-2013 March 13, 2013, to treated company's accounting policy changes in Prospective, considered its impractical with the following considerations:

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 Rp.112.076.933.042, dibebankan pada laba rugi tahun berjalan.

Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya yang diterima sesuai terbitnya BASTO dan dicatat sebagai aset BPYBDS yang sudah terbit BASTO untuk kesesuaian dengan prinsip akuntansi yang berlaku sebesar Rp.951.193.264.934 dengan rincian sebagai berikut:

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/VI/2007 04/BASTO/PSP/VIII/2007 07/BASTO/PSP/X/2007	Procurement and transportation KRL ex. Japan 20 units, operated by KCJ
6) Pengadaan Kereta Penumpang Kelas Ekonomi (K3) 3 unit, 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

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 march 2013, reaffirmed by The Company's letter number KU.102 / III / 7 / KA-2013 date march 21 2013 about approval treatment prospective policy changes over accounting bbybds by the state ministry of soe shall pour form approval treatment the prospective through attestation responsibility of directors in RUPS financial report audited financial year 2012.

With the application of the prospective policy, then depreciation of assets BPYBDS of 2007 up to the year 2012 is done at once noted in 2012 of Rp.112.076.933.042, charged in current period profit and loss.

Undetermined Status Government Assistance received in accordance with BASTO and recorded as asset BPYBDS published BASTO for conformance with the applicable accounting principles of Rp.951.193.264.934 with the following details:

Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets
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	Retrofit/ economy class passenger train restructuring (K3) with new bogie, Daop 8 Surabaya
10) Penyelesaian modifikasi KRL menjadi KRD elektrik, Daop 6 Yogyakarta	01/BASTO/PSP/I/2008	KRL modification complete to be electric KRD, Daop 6 Yogyakarta
11) Pengadaan kereta kelas ekonomi (K3) dan kereta makan (KMP3)	02/BASTO/PSP/IX/2008	Procurement economy class train (K3) and dining train (KMP3)
12) Pengadaan Kereta Penumpang (K3): 9 unit Daop 1 Jakarta dan 9 unit Daop 8 Surabaya	04/BASTO/PSP/IX/2008	Procurement passenger train (K3): 9 unit Daop 1 Jakarta and 9 units Daop 8 Surabaya
13) Pengadaan Kereta Makan Penumpang Kelas Ekonomi dilengkapi Pembangkit Listrik dan Fasilitas Penyandang Cacat (KMP3): 1 unit Daop 1 Jakarta dan 1 unit Daop 8 Surabaya	05/BASTO/PSP/IX/2008	Procurement economy class passenger dining train equipped with electric generator and disabled facility (KMP3): 1 unit Daop 1 Jakarta and 1 unit Daop 8 Surabaya
14) Konservasi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung	07/BASTO/PSP/XII/2008	Phase 1 - 1 set KRL conservation became KRDE, Daop 2 Bandung
15) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap I - 4 unit, Daop 4 Semarang (Banyu Biru)	03/BASTO/PSP/IX/2008	Phase 1 - procurement 4 units Indonesian diesel rail-train (KRDI), Daop 4 Semarang (Banyu Biru)
16) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI) Tahap II - 1 set, Daop 4 Semarang (New Tegal Arum)	06/BASTO/PSP/XII/2008	Phase 2 - procurement 1 set Indonesian diesel rail-train (KRDI), Daop 4 Semarang (New Tegal Arum)
17) Konversi KRL menjadi KRDE Tahap I - 1 set, Daop 2 Bandung	11/BASTO/PSP/IV/2009	Phase 1 - 1 set KRL conversation became KRDE, Daop 2 Bandung
18) Pekerjaan Modifikasi KRL menjadi KRDE Push Pull Tahap I, II dan Penyelesaiannya, Daop 8 Surabaya	01/BASTO/PSP/VIII/2009	Phase 1, 2 and finalization - KRL modification work became KRDE push pull, Daop 8 Surabaya
19) Pengadaan Kereta Kelas Ekonomi (K3): Daop 1 Jakarta 13 unit Daop 5 Purwokerto 10 unit Daop 7 Madiun 7 unit	02/BASTO/PSP/IX/2009	Procurement economy class train (K3): Daop 1 Jakarta 13 units Daop 5 Purwokerto 10 units Daop 7 Madiun 7 units
20) Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3): Daop 7 Madiun 1 unit Daop 5 Purwokerto 1 unit Daop 1 Jakarta 1 unit	03/BASTO/PSP/IX/2009	Procurement economy class dining train (KMP3): Daop 7 Madiun 1 unit Daop 5 Purwokerto 1 unit Daop 1 Jakarta 1 unit
21) Pengadaan Kereta Makan Kelas Ekonomi (KMP3): Daop 7 Madiun 2 unit	04/BASTO/PSP/IX/2009	Procurement economy class dining train (KMP3): Daop 7 Madiun 2 units
22) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Daop 4 Semarang 4 unit	05/BASTO/PSP/X/2009	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Daop 4 Semarang 4 units
23) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Daop 7 Madiun 4 unit	07/BASTO/PSP/XII/2009	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Daop 7 Madiun 4 units
24) Pengadaan Kereta Penumpang Ekonomi (K3) sebanyak 4 unit dan Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3), Divre II Sumatera Barat	06/BASTO/PSP/XII/2009	Procurement 4 units economy passenger train (K3) and economy passenger dining train (K3), Divre 2 West Sumatera
25) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 unit	08/BASTO/PSP/II/2010	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 units
26) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 unit	09/BASTO/PSP/II/2010	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre I Sumatera Utara 4 units
27) Pengadaan Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI-3): Divre III Sumatera Selatan 4 unit	10/BASTO/PSP/II/2010	Procurement Indonesian diesel rail-train (KRDI-3): Divre III Sumatera Selatan 4 units

Aset BPYBDS	No. BASTO	BPYBDS Assets
28) Pengadaan Kereta Penumpang Ekonomi (K3): Daop 2 Bandung 6 unit Daop 9 Jember 5 unit Kereta Makan Penumpang Ekonomi (K3): Daop 9 Jember 1 unit	11/BASTO/PSP/VII/2010	Procurement economy passenger train (K3): Daop 2 Bandung 6 units Daop 9 Jember 5 units Procurement economy passenger dining train (K3): Daop 9 Jember 1 unit
29) Pengadaan kereta penumpang kelas ekonomi (K3): Daop 5 Purwokerto 10 unit	01/BASTO/PSP/IX/2010	Procurement economy class passenger train (K3): Daop 5 Purwokerto 10 units
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

## 36. SELISIH LIKUIDASI

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998, Perum Kereta Api berubah status dari Perusahaan Umum menjadi Persero terhitung mulai tanggal 1 Juni 1999.

Berdasarkan Laporan Auditor Independen atas Laporan Posisi Keuangan Likuidasi Perusahaan Umum Kereta Api per 31 Mei 1999 yang diaudit oleh BPKP Perwakilan Propinsi Jawa Barat berdasarkan Laporan No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 tertanggal 9 Nopember 1999, tercatat modal dan cadangan berupa sisa likuidasi sebesar Rp.2.208.251.317.577.

Berdasarkan laporan posisi keuangan pembukaan Perusahaan per 1 Juni 1999 yang diaudit oleh BPKP Perwakilan Propinsi Jawa Barat berdasarkan Laporan No. LAP-02.02.05-13026/PW.10.5/1999 tertanggal 18 Nopember 1999, sisa likuidasi sebesar Rp.2.208.251.317.577 diperhitungkan sebagai modal yang disetor sebesar Rp.2.200.000.000.000, sisanya sebesar Rp.8.251.317.577 menjadi cadangan modal.

Atas cadangan modal sebesar Rp.8.251.317.577 telah dipindahbukukan sebagai berikut:

## 36. DIFFERENCE LIQUIDATION

Based on Government Regulation No. 19 of 1998, the Railway Public Corporation Public Company changed its status to be Limited Company (Persero) starting June 1, 1999.

Based on the Independent Auditors' Report Balance Liquidation Railway Company on May 31, 1999 were audited by Representative BPKP West Java province, on the basis of Report No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 dated November 9, 1999, registered capital and reserves of the remaining liquidation amount of Rp.2.208.251.317.577.

Based on the opening balance sheet of the Company on Juny 1, 1999 were audited by Representative BPKP West Java province, on the basis of Report No. LAP-02.02.05-13026/PW.10.5/1999 dated November 18, 1999, the remaining liquidation of Rp.2.208.251.317.577 reckoned as paid up capital of Rp.2.200.000.000.000, the remaining balance of Rp.8.251.317.577 into capital reserves.

Capital reserves of Rp.8.251.317.577 has been transferred as follows:

Saldo per 1 Juni 1999	8.251.317.577	Balance, June 1, 1999
Dipindahkan ke Saldo Laba	(832.180.000)	Transferred to Retained Earnings
Saldo per 31 Desember 1999	7.419.137.577	Balance, December 31, 1999
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya	(187.292.586)	Transferred to Government Equity Participation
Saldo per 31 Desember 2000	7.231.844.991	Balance, December 31, 2000
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya	(6.263.710.043)	Transferred to Government Equity Participation
<b>Saldo per 31 Desember 2001</b>	<b>968.134.948</b>	<b>Balance, December 31, 2001</b>

### 37. KEPENTINGAN NON PENGENDALI

	2012	2011	
PT Angkasa Pura II	41.543.169.437	42.304.473.902	PT Angkasa Pura II
Yayasan Pusaka	1.640.366.243	1.462.647.555	Yayasan Pusaka
<b>Jumlah</b>	<b>43.183.535.680</b>	<b>43.767.121.457</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%.

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

### 37. NON CONTROLLING INTEREST

	2012	2011	
PT Angkasa Pura II	41.543.169.437	42.304.473.902	PT Angkasa Pura II
Yayasan Pusaka	1.640.366.243	1.462.647.555	Yayasan Pusaka
<b>Jumlah</b>	<b>43.183.535.680</b>	<b>43.767.121.457</b>	<b>Total</b>

Non controlling interest of PT Angkasa Pura II is a minority investment in PT Railink with ownership of 40%.

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

	2012	2011	
Jasa Angkutan Penumpang:			Passenger Transportation Services
Kelas Executive (Kelas 1)	1.674.222.800.839	1.127.176.739.749	Executive class (first class)
Kelas Bisnis (Kelas 2)	875.951.175.168	1.118.833.208.998	Business class (second class)
Kelas Ekonomi (Kelas 3)	722.669.117.143	699.438.720.770	Economy class (third class)
	<b>3.272.843.093.150</b>	<b>2.945.448.669.517</b>	
Jasa Angkutan Barang:			Goods Transportation Services
Angkutan Batu Bara	1.842.237.367.301	1.597.704.506.128	Coal transportation
Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM)	180.810.003.137	174.531.197.623	Fuel transportation
Angkutan Peti Kemas	170.226.661.346	101.053.525.636	Container transportation
Angkutan Semen	119.545.245.381	82.091.771.638	Cement transportation
Angkutan Perkebunan	75.808.021.762	60.806.698.743	Plantation transportation
Angkutan Parcel/Hantaran	105.464.752.783	117.127.573.883	Parcel/ delivery transportation
Angkutan Logam/Besi Baja	3.872.285.229	102.000.000	Metal/ steel transportation
Angkutan Lainnya	37.912.219.741	65.276.264.620	Other transportation
	<b>2.535.876.556.680</b>	<b>2.198.693.538.272</b>	

### 38. REVENUE

	2012	2011	
Pendapatan Pendukung Angkutan			Transportation Supporting Revenue
Suplisi	925.268.590	2.173.773.786	Suplisi
Bagasi	538.801.150	1.550.847.923	Baggage
Angkutan Lanjutan	4.806.402.792	2.987.518.996	Continues transportation
Angkutan KA Lainnya	48.394.107.658	85.314.576.882	Other railway transportation
	<u>54.664.580.190</u>	<u>92.026.717.587</u>	
Pendapatan Usaha Non Angkutan			Non Transportation Revenue
Pekerjaan Pihak Ketiga	84.973.997.722	11.145.610.741	Third party services
Pendapatan Optimalisasi Aset	269.900.908.393	213.364.546.618	Optimization assets income
Lainnya	124.085.237.401	9.978.267.943	Others
	<u>478.960.143.516</u>	<u>234.488.425.302</u>	
Subsidi pemerintah (PSO) - lihat Catatan 43	623.893.048.696	623.437.570.507	Government subsidy - see Note 43
<b>Jumlah pendapatan</b>	<b><u>6.966.237.422.231</u></b>	<b><u>6.094.094.921.185</u></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

	2012	2011	
Beban Operasi Langsung:			Direct Operating Expenses
BBM & Listrik Aliran Atas	891.591.729.718	908.373.737.603	Fuel & flux over electricity
Perawatan Sarana Perkeretaapian	1.240.360.803.480	1.274.100.102.700	Railway facilities maintenance
Pendukung Kantor Unit Sarana	8.174.279.195	9.443.243.893	Facility office unit support
Pendukung Operasional	288.266.061.999	89.921.241.814	Operational support
Sewa Guna Usaha Sarana dan Fasilitas			
Bengkel	-	240.552.000	Facility lease and workshop facility
BBM All In	29.183.318.980	23.453.215.747	All in fuel
<b>Jumlah dipindahkan</b>	<b><u>2.457.576.193.372</u></b>	<b><u>2.305.532.093.757</u></b>	<b>Total transferred</b>

	2012	2011	
Jumlah pindahan	2.457.576.193.372	2.305.532.093.757	Total transfer
Pegawai Operasional dan Komersial	541.844.034.308	380.050.167.860	Operational and commercial employees
Penyusutan Sarana Perkeretaapian	198.428.329.009	219.762.838.684	Railway facilities depreciation
Pendukung Angkutan KA	60.704.420.175	132.835.609.820	Railway transportation support
Terminal Peti Kemas	2.058.683.924	3.397.109.312	Container terminal
Asuransi	25.688.292.584	14.030.589.451	Insurance
	<u>3.286.299.953.372</u>	<u>3.055.608.408.885</u>	
Beban Operasi Tidak Langsung:			Indirect Operating Expenses
Perawatan Prasarana Pendukung			Railway transportation facility support
Angkutan KA	70.028.336.942	26.609.936.949	maintenance
Perawatan dan Operasi Prasarana			Railway operate infrastructure and
Perkeretaapian	1.182.974.384.212	1.193.131.708.371	maintenance
Sewa Prasarana	-	-	Infrastructure rent
Penyusutan AT Prasarana	16.318.387.575	8.032.112.406	Infrastructure fixed assets depreciation
Amortisasi Hak Pengoperasian Aset			
Prasarana	9.779.185.624	-	Infrastructure fixed assets amortization
Beban Stasiun	198.529.017.600	225.468.833.259	Station expenses
Beban K3	194.270.579.772	138.494.179.092	K3 expenses
Beban Optimalisasi Aset	66.596.368.969	28.500.643.070	Assets optimization expenses
	<u>1.738.496.260.694</u>	<u>1.620.237.413.147</u>	
<b>Jumlah Beban Pokok Pendapatan</b>	<b><u>5.024.796.214.066</u></b>	<b><u>4.675.845.822.032</u></b>	<b>Total cost of revenues</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 merupakan beban yang terjadi guna memulihkan kelangsungan perjalanan kereta api akibat berbagai dampak rintangan seperti kereta anjlok, longsor, jembatan rusak dan sebagainya.

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 represent costs incurred to restore the continuity of rail travel due to various constraints such as the impact of a train derailment, landslides, damaged bridges and so forth.

#### 40. BEBAN USAHA

#### 40. OPERATING EXPENSES

	2012	2011	
Beban Penjualan	4.665.755.062	28.506.641.559	Sales expenses
Beban Umum dan Administrasi:			General and administration expenses
Beban Pegawai	646.936.082.519	642.784.441.490	Employee expenses
Biaya Rapat/ Akomodasi	10.165.318.791	29.601.813.288	Meeting/ acommodation cost
Biaya Perjalanan Dinas	30.847.117.734	26.202.416.271	Official travel cost
Biaya LAT	11.390.215.481	18.099.857.909	LAT cost
Biaya ATK	10.192.912.282	22.073.902.004	Stationery cost
Biaya Kerumahtanggaan	123.658.346.780	129.445.182.628	Household cost
Biaya Inventaris	17.312.747.434	25.961.887.474	Inventory cost
Biaya Pengiriman Barang	327.056.452	6.560.840.701	Delivery goods cost
Biaya Pendidikan	36.698.222.959	47.713.179.330	Education cost
Biaya Litbang	3.585.844.252	15.131.885.034	Research & development cost
Biaya Pemeriksaan	3.351.208.500	2.315.369.936	Investigation cost
	<u>894.465.073.184</u>	<u>965.890.776.065</u>	Total transferred

	2012	2011	
Jumlah pindahan	894.465.073.184	965.890.776.065	Total transfer
Biaya Kehumasan	9.590.954.754	12.809.836.043	Public relation cost
Biaya Administrasi	69.948.417.679	112.379.203.149	Administration cost
Biaya Mess	5.707.537.937	4.312.859.093	Guesthouse cost
	<u>979.711.983.553</u>	<u>1.095.392.674.350</u>	
Beban Imbalan Pasca Kerja (PSL)	215.168.354.799	112.200.000.000	Past-service liabilities expenses
Peny. AT Lainnya (Fasilitas Umum)	19.642.810.995	19.731.725.391	Other fixed assets depreciation
PBB	24.613.178.651	22.029.224.991	Property tax
	<u>259.424.344.445</u>	<u>153.960.950.382</u>	
<b>Jumlah beban usaha</b>	<b><u>1.243.802.083.060</u></b>	<b><u>1.277.860.266.291</u></b>	<b>Total operating expenses</b>

#### 41. PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN

#### 41. OTHER INCOME (EXPENSE)

	2012	2011	
Pendapatan Bunga Deposito/ Jasa Giro	20.880.701.332	23.359.653.346	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(71.468.080.476)	(25.868.143.889)	Interest loans expense
Selisih Kurs	7.305.341.525	21.975.092.155	Foreign exchange
Lainnya	(58.452.810.716)	138.201.491.124	Others
<b>Jumlah</b>	<b>(101.734.848.335)</b>	<b>157.668.092.736</b>	<b>Total</b>

Pendapatan diluar usaha lain-lain terdiri atas: penyesuaian hasil rekonsiliasi BPYBDS, pengembalian biaya - listrik, pengembalian biaya - air, pengembalian biaya - PBB, pendapatan - penjualan dokumen lelang, laba penjualan persediaan, laba penjualan bahan yang tidak terpakai (limbah), pendapatan - pinalti/ denda atas kontrak, pendapatan rupa-rupa non operasi dan pendapatan diluar usaha entitas anak.

Other operational income the business consists of: BPYBDS reconciled correction, return costs - electricity, return costs - water, return costs - PBB, revenue - sale of tender documents, gain on sale of stock, gain on sale of unused material (waste), revenue - penalty / penalties for contract, miscellaneous income and non operating income subsidiaries.

#### 42. INFORMASI MENGENAI PIHAK BERELASI

Perusahaan merupakan bagian dari suatu kelompok usaha sebagaimana dijelaskan dibawah, dalam menjalankan operasinya berhubungan dan melakukan transaksi dengan pihak-pihak yang berelasi. Mengenai hubungan tersebut, terdapat kemungkinan adanya transaksi yang dilakukan dengan kondisi dan syarat yang tidak sama apabila transaksi tersebut dilakukan dengan pihak yang berelasi.

Sifat hubungan dengan pihak-pihak yang berelasi sebagai berikut:

- a. Pemerintahan RI diwakili oleh Menteri BUMN merupakan pemegang saham perusahaan dan BUMN lain memiliki hubungan afiliasi melalui penyertaan modal Pemerintah RI.
- b. Perusahaan menempatkan dan meminjamkan dana pada bank-bank yang dimiliki Pemerintah dengan persyaratan dan tingkat bunga normal sebagaimana yang berlaku untuk nasabah pihak ketiga.

#### 42. INFORMATION ABOUT A RELATED PARTIES

The Company is part of a business group as described below, in carrying out its operations and transactions with related parties relate. About the relationship, there is the possibility of a transaction made with the conditions and terms which are not the same if the transaction is carried out by parties to relate.

Nature of relationship with a related party as follows:

- a. The Government of Indonesia represented by the Minister of State is the company's shareholders and other state affiliates through a capital investment the Government of Indonesia.
- b. The company places and lend funds in banks owned by the Government with the terms and interest rates normally applicable to third parties.

Ikhtisar saldo transaksi pihak berelasi, sebagai berikut:

Summarizes the balance of transactions with related parties as follows

	2012	2011
<b>Bank:</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	570.227.336.846	264.337.875.546
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	28.577.860.490	30.457.471.894
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	21.096.986.016	14.316.179.404
Jumlah bank	<u>619.902.183.351</u>	<u>309.111.526.844</u>
<b>Deposito:</b>		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	262.000.000.000	68.000.000.000
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	189.419.129.860	5.000.000
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	-	169.381.211.091
Jumlah deposito	<u>451.419.129.860</u>	<u>237.386.211.091</u>
<b>Piutang Usaha:</b>		
PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero) Tbk	133.003.507.696	166.542.861.568
PT Pertamina (Persero)	27.212.971.550	19.591.711.584
PT Semen Baturaja (Persero)	4.623.862.151	4.945.572.491
PT Semen Padang (Persero)	1.763.884.976	2.933.645.510
PT Perkebunan Nusantara IV (Persero)	1.708.584.522	1.608.046.535
TPKB	1.022.986.336	-
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	793.260.843	144.647.718
PT INKA (Persero)	377.238.000	831.336.000
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	95.143.213	95.143.213
Jumlah piutang usaha	<u>170.601.439.287</u>	<u>196.692.964.619</u>
<b>Utang Usaha:</b>		
PT INKA (Persero)	56.900.767.363	105.330.835.000
PT PINDAD (Persero)	42.592.650.000	1.587.210.040
PT Asuransi Jiwasraya	35.799.044.878	-
PT Telekomunikasi Indonesia, Tbk	2.265.263.248	-
PT Jamsostek	2.104.010.353	-
PT Waskita Mitra Banten	1.095.252.000	-
PT Pertamina (Persero)	-	1.705.396.179
Jumlah	<u>140.756.987.842</u>	<u>108.623.441.219</u>
<b>Kompensasi Manajemen Kunci</b>		
	<b>Key Management Compensation</b>	
	2012	2011
<b>Direksi:</b>		
Gaji Pokok	7.674.084.718	7.660.598.576
Tantiem	2.693.266.832	218.453.681
Remunerasi	2.228.466.668	1.780.867.742
Tunjangan Transportasi	1.582.500.000	733.500.000
Tunjangan Hari Raya Keagamaan	643.392.753	488.950.000
Cuti Tahunan	424.200.000	438.157.896
Jumlah	<u>15.245.910.971</u>	<u>11.320.527.895</u>
<b>Directors:</b>		
Salary		
Tantiem		
Remuneration		
Transportation allowance		
Religious holiday allowance		
Annual Leave		
Total		

	2012	2011	
Dewan Komisaris			Commissioners Board
Gaji Pokok	3.352.344.942	2.370.299.195	Salary
Tantiem	818.756.680	770.922.428	Tantiem
Tunjangan Transportasi	336.608.000	253.618.500	Transportation allowance
Tunjangan Hari Raya Keagamaan	312.990.500	180.650.000	Religious holiday allowance
Tunjangan komunikasi	113.934.000	97.560.000	Communication allowance
Tunjangan Pakaian	69.800.000	34.000.000	Clothing allowance
Cuti Tahunan	-	28.456.000	Annual Leave
Jumlah	<u>5.004.434.122</u>	<u>3.735.506.123</u>	Total

#### 43. SUBSIDI PEMERINTAH

	2012	2011	
Public Service Obligation (PSO)	623.893.048.696	623.437.570.507	Public Service Obligation (PSO)
Diterima Pembayaran Subsidi	<u>623.893.048.696</u>	<u>623.437.570.507</u>	Subsidy payment received
Jumlah	<u>-</u>	<u>-</u>	Total

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

#### 43. GOVERNMENT SUBSIDIES

	2012	2011	
Public Service Obligation (PSO)	623.893.048.696	623.437.570.507	Public Service Obligation (PSO)
Diterima Pembayaran Subsidi	<u>623.893.048.696</u>	<u>623.437.570.507</u>	Subsidy payment received
Jumlah	<u>-</u>	<u>-</u>	Total

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 Transportation;
- 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)

(GAPEKA) Tahun 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.

#### 44. LABA PER SAHAM

	2012	2011	
Laba (Rugi) Bersih Yang Dapat Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	<u>425.567.786,492</u>	<u>201.908.093,809</u>	Net Profit (Loss) Attributable to The Owner's of the Parent Entity
Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham Ditempatkan dan Disetor Penuh	<u>2.745.516</u>	<u>2.470.000</u>	Weighted average number of shares placed and paid in full
Laba (Rugi) Bersih per Saham	<u>155.004,66</u>	<u>81.744,17</u>	Net profit (loss) per share

#### 45. INFORMASI SEGMENT

Informasi segmen per 31 Desember 2012 berdasarkan operasi induk dan Entitas Anak adalah sebagai berikut:

No.	Keterangan	Entitas Induk/ Parent entity	Entitas Anak/ Subsidiary	Jumlah/ Total	Eliminasi/ Eliminated	Konsolidasian/ Consolidated	Description
1.	Total Aset	8.718.959.854.177	699.924.427.995	9.418.884.282.172	(457.822.249.758)	8.961.062.032.414	Total Asset
2.	Total Liabilitas	3.539.954.156.294	186.280.080.456	3.726.234.236.750	(88.585.249.759)	3.637.648.986.991	Total Liabilities
3.	Total Ekuitas	5.179.005.697.882	513.644.347.539	5.692.650.045.421	(369.236.999.999)	5.323.413.045.422	Total Equity
4.	Pendapatan	6.323.313.540.373	642.923.881.858	6.966.237.422.231	-	6.966.237.422.231	Revenues
5.	Beban Pokok	4.531.506.158.336	493.290.055.730	5.024.796.214.066	-	5.024.796.214.066	Costs of Revenues
6.	Beban Usaha	1.168.776.490.077	75.025.592.983	1.243.802.083.060	-	1.243.802.083.060	Operating Expenses
7.	Pendapatan (Beban) Lain-lain	(101.785.039.088)	5.795.576.337	(95.989.462.751)	(5.745.385.585)	(101.734.848.336)	Other Income (Expense)
8.	Laba Usaha	623.030.891.959	74.608.233.146	697.639.125.105	-	697.639.125.105	Operating Income
9.	Beban Pajak	152.910.170.607	17.889.263.272	170.799.433.880	-	170.799.433.880	Taxes Expenses
10.	Kepentingan non pengendali	-	-	-	462.943.601	462.943.601	Non Controlling Interest
11.	Laba Bersih	368.335.682.263	62.514.546.211	430.850.228.474	(5.282.441.983)	425.567.786.492	Net Income

Informasi segmen berdasarkan wilayah operasi tidak dapat disajikan mengingat wilayah operasi tidak dapat dijadikan dasar untuk mengukur profit center masing-masing wilayah.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

in 2011;

- 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.

#### 44. EARNINGS PER SHARE

	2012	2011	
Laba (Rugi) Bersih Yang Dapat Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk	<u>425.567.786,492</u>	<u>201.908.093,809</u>	Net Profit (Loss) Attributable to The Owner's of the Parent Entity
Jumlah Rata-rata Tertimbang Saham Ditempatkan dan Disetor Penuh	<u>2.745.516</u>	<u>2.470.000</u>	Weighted average number of shares placed and paid in full
Laba (Rugi) Bersih per Saham	<u>155.004,66</u>	<u>81.744,17</u>	Net profit (loss) per share

#### 45. SEGMENT INFORMATION

Segment information as at December 31, 2012, based on the parent and subsidiary operations are as follows:

Information based on region of operation can not be served because the operation can not be used as a basis for measuring the profit centers of each region.

#### 46. ASET DAN LIABILITAS DALAM MATA UANG ASING

	31 Desember/ December 31, 2012		31 Desember/ December 31, 2011		
	Mata Uang Asing/ Foreign currency	Rp	Mata Uang Asing/ Foreign currency	Rp	ASSETS
<b>ASET</b>					
Kas dan setara kas	USD 4.496.884,29	43.484.871.091	USD 7.258.310,60	65.818.360.855	Cash and cash equivalent
	EUR 834.549,62	10.690.463.795	EUR 227.111,00	2.666.058.280	
	SGD 40.010,68	316.369.048	SGD 34.488,00	240.530.966	
Jumlah		<u>54.491.703.934</u>		<u>68.724.950.101</u>	Total

#### 47. NILAI WAJAR INSTRUMEN KEUANGAN

	Dalam ribuan rupiah/ in thousand Rupiahs				
	31 Desember/ December 31, 2012	31 Desember/ December 31, 2011	Nilai Tercatat/ Carrying value	Nilai Wajar/ Fair value	
<b>Aset Keuangan</b>					
Kas dan Setara Kas	1.095.851.208	1.095.851.208	590.799.186	590.799.186	Cash and cash equivalent
Piutang Usaha	252.158.066	252.158.066	245.266.758	245.266.758	Trade receivable
Piutang Lain-lain	231.437.977	231.437.977	233.414.672	233.414.672	Other receivable
Jumlah	<u>1.579.447.251</u>	<u>1.579.447.251</u>	<u>1.069.480.616</u>	<u>1.069.480.616</u>	Total
<b>Liabilitas Keuangan:</b>					
Pinjaman Jangka Pendek	749.013.330	749.013.330	418.206.936	418.206.936	Short-term loans
Utang Usaha	739.095.512	739.095.512	345.502.330	345.502.330	Trade payable
Beban Masih Harus Dibayar	109.916.317	109.916.317	128.929.822	128.929.822	Accrued expenses
Liabilitas Lancar Lainnya	147.737.737	147.737.737	51.339.937	51.339.937	Other current liabilities
Jumlah	<u>1.745.762.896</u>	<u>1.745.762.896</u>	<u>943.979.025</u>	<u>943.979.025</u>	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.

#### 48. RISK MANAGEMENT POLICY

Various activities were undertaken to make the Company faces various financial risks, including the impact of foreign currency exchange rates, commodity prices and interest rates. Overall company risk management program focuses on the unpredictability of commodity prices and to minimize potential side effects on the Company's financial performance.

Risk management is carried out by the Board of Directors of the Company. The Board of Directors identifies, evaluates and hedges financial risks, if deemed necessary. The Committee provides principles for overall risk management, including market risk, credit risk and liquidity.

**a. 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.

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 mengekspos perusahaan terhadap arus kas dari risiko tingkat suku bunga.

**b. Risiko Kredit**

Risiko kredit adalah resiko dimana salah satu pihak atas instrumen keuangan akan gagal memenuhi kewajibannya dan menyebakan pihak lain mengalami kerugian keuangan.

Kebijakan umum perusahaan untuk penjualan ke pelanggan baru dan yang sudah ada adalah menyeleksi pelanggan-pelanggan yang memiliki kondisi keuangan yang kuat serta reputasi yang baik.

**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.

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.

Manajemen yakin akan kemampuannya untuk terus mengontrol dan mempertahankan exposure yang minimal terhadap risiko kredit mengingat perusahaan memiliki kebijaksanaan yang jelas dalam pemilihan pelanggan, menggunakan perjanjian yang berkekuatan hukum pada saat melakukan transaksi penjualan, dan sejarah tingkat kredit macet yang rendah.

**c. Risiko Likuiditas**

Risiko likuiditas (juga dikenal risiko pendanaan) adalah risiko dimana perusahaan akan mengalami kesulitan dalam memperoleh dana untuk memenuhi komitmennya terkait dengan instrumen keuangan. Risiko likuiditas mungkin timbul akibat ketidakmampuan perusahaan untuk menjual aset keuangan secara cepat dengan harga yang mendekati nilai wajarnya.

Risiko likuiditas muncul dalam situasi perusahaan kesulitan memperoleh pendanaan. Kebijakan manajemen risiko likuiditas yang berhati-hati dilakukan dengan menjaga kecukupan kas dan setara kas. Perusahaan mengelola risiko likuiditas dengan memonitor perkiraan arus kas dan arus kas aktual serta menyesuaikan profil jatuh tempo dari aset dan liabilitas keuangan.

**d. Nilai Wajar**

Manajemen berpendapat bahwa nilai buku dari aset dan liabilitas keuangannya mendekati nilai wajar dari aset dan liabilitas keuangan tersebut pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011.

**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:

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, 2012 and 2011.

**e. Capital Management**

Dalam mengelola permodalannya, Perusahaan senantiasa mempertahankan kelangsungan usaha serta memaksimalkan manfaat bagi pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya.

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) Pengangkutan batubara rute Tanjung Enim - Tarahan, diatur dalam perjanjian No. 066/K/PTBA-Perumka/1997 dan No. 197/HK/OP/1997 tertanggal 21 Agustus 1997. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:
- Perjanjian berlaku mulai 21 Agustus 1997 sampai dengan 31 Juli 2016.
  - Setiap bulan Oktober, kedua belah pihak menyusun rencana angkutan tahunan untuk setahun dimuka.
  - Setiap satu bulan sekali, kedua belah pihak menyusun jumlah dan jadwal angkutan batubara yang definitif.
  - Tarif angkutan batubara sesuai addendum IX No. 010/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 70/HK/OP/2009 tertanggal 29 April 2009 terhitung tanggal 1 Januari s/d 31 Desember 2009 sebesar Rp.287/ ton kilometer belum termasuk PPN tetapi sudah termasuk pembersihan gerbong dan biaya asuransi.
- b) Pengangkutan batubara rute Tanjung Enim - Kertapati, diatur dalam perjanjian No. 011/K/PTBA-Perumka/1999 dan No. 114/HK/OP/1999 tertanggal 24 Maret 1999. Beberapa hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:
- Perjanjian berlaku mulai 21 Agustus 1998 sampai dengan 31 Juli 2016.
  - Setiap bulan Oktober, kedua belah pihak menyusun rencana angkutan tahunan untuk setahun dimuka.
  - Setiap satu bulan sekali, kedua belah pihak menyusun jumlah dan jadwal angkutan batubara yang definitif.
  - Tarif angkutan batubara sesuai addendum VIII, No. 009/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 dan No. 69/HK/OP/2009 tertanggal 29 April 2009 terhitung tanggal 1 Januari s/d 31 Desember 2009 sebesar Rp.394/ ton kilometer belum termasuk PPN tetapi sudah termasuk biaya bongkar, pembersihan gerbong dan biaya asuransi.

Dalam kedua perjanjian diatas, Perseroan dibebani tanggung jawab atas hilangnya batubara selama dalam pengangkutan. Jumlah klaim ganti rugi dalam hal terjadi kehilangan dihitung sebesar kuantitas yang hilang dikalikan dengan harga pokok batubara (free on rail) sesuai dengan jenisnya.

### 1) PT Tambang Batubara Bukit Asam (Persero)

- a) Tanjung Enim coal transportation routes - Tarahan, defined in the agreement No. 066/K/PTBA-Perumka/1997 and No. 197/HK/OP/1997 dated August 21, 1997. Some important things to establish are as follows:
- Agreement is valid from August 21, 1997 until July 31, 2016.
  - Every October, the two sides prepare an annual transportation plan for the year upfront.
  - Every once in a month, both sides set the amount and schedule of coal transportation definitive.
  - Coal transport fares in accordance with the addendum IX No. 010/ADD/Eks-0500/HK.03/2009 and No. 70/HK/OP/2009 dated April 29, 2009 effective from January 1 to December 31, 2009 amounted to Rp.287 / ton kilometers, excluding VAT but including the cost of cleaning trains and insurance.
- b) Tanjung Enim coal transportation routes - Kertapati, defined in the agreement No.011/K/PTBA-Perumka/1999 and No. 114/HK/OP/1999 dated March 24, 1999. Some important things to establish are as follows:
- Agreement is valid from August 21, 1998 until July 31, 2016.
  - Every October, he two sides prepare an annual transportation plan for the year upfront.
  - Every once in a month, both sides set the amount and schedule of coal transportation definitive.
  - Coal transport fares in accordance with the addendum VIII No. 009/ADD/EKS-0500/HK.03/2009 and No. 69/HK/OP/2009 dated April 29, 2009 effective from January 1, to December 31, 2009 amounted to Rp.394 / ton kilometers, excluding VAT but includes the cost of unloading, carriage and insurance costs of cleanup.

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) Pengangkutan batubara rute Tanjungenimbaru - Tarahan dan Tanjungenimbaru - 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 perjanjian No. 362/P/HK/D6/2011 dan No. 083/PJJ/EKS-0100/HK.03/2011 tertanggal 14 Desember 2011 untuk tahun 2012 relasi Tanjungenimbaru - Tarahan sebesar Rp.383/ ton km dan relasi Tanjungenimbaru - Kertapati sebesar Rp.493/ ton km belum termasuk PPN. Tarif tersebut sudah termasuk beban investasi pengembangan sebesar Rp.25/ ton kilometer.

## 2) PT Pertamina (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal tanggal 3 November 2010 dengan No. 026/F00000/2010-S6 dan No. 456/HK/D6/2010 di addendum No. 041/F00000/2011-S6 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku surut mulai 1 Juli 2010 sampai dengan 30 Juni 2015.
- Jasa yang diperjanjikan adalah pengangkutan bahan bakar minyak (meliputi premium, minyak tanah, solar, minyak diesel dan minyak bakar) dan bahan bakar minyak khusus (meliputi avtur, avgas, super TT, premix dan bensin biru) dengan menggunakan gerbong ketel.
- Jumlah BBM dan BBMK yang diangkut ditetapkan dalam rencana tahunan yang dikemudian dijabarkan secara definitif dalam rencana bulanan dan disetujui oleh kedua belah pihak.
- Tarif ALL-In ditetapkan sebesar Rp.600 KL/KM untuk semua jenis Bahan Bakar Minyak (BBM) dan bahan Bakar khusus (BBK) belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN).
- Apabila terdapat klaim atas susut atau kerusakan mutu BBM/BBK yang diangkut, akan diterbitkan Debet nota tagihan dan selanjutnya akan diperhitungkan serta dipotong dari tarif All in.

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 agreements No. 362/P/HK/D6/2011 and No. 083/PJJ/EKS-0100/HK.03/2011 dated December 14, 2011 effective for 2012 route Tanjungenimbaru - Tarahan amounted to Rp.383/ ton kilometers and Tanjungenimbaru - Kertapati amounted Rp.493/ ton kilometers, excluding VAT but including the cost of investment developmet amounted Rp.25/ ton kilometers.

## 2) PT Pertamina (Persero)

Agreement signed on November 3, 2010 with No. 026/F00000/2010-S6 and no. No 456/HK/D6/2010 in the addendum. 041/F00000/2011-S6 with the terms and conditions as follows:

- Agreement retroactive from July 1, 2010 until June 30, 2015.
- Contracted services are transport fuels (including premium, kerosene, diesel fuel, diesel oil and fuel oil) and special fuels (including aviation fuel, AVGAS, Super TT, premix and petrol blue) using a kettle train.
- The amount of fuel and transported BBMK period specified in the annual plan described by the definitive in a monthly plan and approved by both parties.
- All-in tariffs are set at Rp.600 KL/KM for all type of fuel and special fuel, is excluding value added tax.
- If there is a claim for loss or damage the quality of fuel, which transported the BBK/to be issued Debit bills receivable will be calculated and deducted from fare all modules.

### 3) PT Semen Baturaja (Persero)

Perjanjian ditandatangani pada tanggal 29 Mei 2012 dengan No. HK.221/V/14/KA-2012 dan No. HK.01.05/228/2012, 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 adalah Klinker dikenakan tarif Rp.81.600/ ton untuk jarak 170 KM, sedangkan batubara dikenakan tarif Rp.86.880/ ton untuk jarak 181 KM, tarif tersebut belum termasuk PPN 10%.
- Dalam hal target angkutan PT Semen Baturaja (Persero) tidak dapat menyediakan material yang akan diangkut dengan jumlah minimal maka biaya angkutan yang harus dibayar adalah tetap senilai tonase target, kecuali ada pemberitahuan dari PT Semen Baturaja (Persero).
- Ketentuan-ketentuan khusus seperti Rabat, Cash-discount dan sejenisnya akan diatur khusus oleh para pihak.
- Apabila terjadi perubahan kebijakan Pemerintah, biaya angkutan dapat diubah dan disesuaikan berdasarkan kesepakatan para pihak.
- Apabila PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak dapat memenuhi tonase target angkutan minimal dan mengalihkan angkutan tersebut menggunakan truk, maka harus membayar selisih tarif angkutan truk yang berlaku.

### 4) PT Semen Padang (Persero)

Perjanjian kerjasama tentang perjanjian angkutan semen curah dari Indarung ke Teluk Bayur dengan No. HK.213/V/16/Divre.II-2009 tertanggal 22 Mei 2009.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2009 sampai dengan 26 Maret 2012.
- Jumlah Semen Curah yang diangkut 2.900.000 ton/tahun.
- Tarif angkutan Rp.315.650/ gerbong (belum termasuk PPN 10%).

### 3) PT Semen Baturaja (Persero)

The agreement was signed on May 29, 2012 with No. HK.221/V/14/KA-2012 and No. HK.01.05/228/2012, validity period begins on February 1, 2012 to January 31, 2017. Some important points agreed upon:

- Type of goods transported include coal slag and Kliner.
- Total volume of Slag transported is 360.000 tons/years. While total volume of coal transported is 150.000 tons/ year.
- The tariff for transporting for each item is Rp.81.600/ ton of coal slag for a total distance of 170 KM, Rp.86.880/ ton of coal for a total distance of 181 KM, not including 10% VAT.
- In the case of PT Semen Baturaja (Persero) transport target (s) can not provide material that will be transported with a minimal amount of transportation costs to be paid is still a target tonnage feasible, unless there is notification of PT Semen Baturaja (Persero).
- Special provisions such as rebates, discounts and other cash-governed exclusively by the parties.
- In the event of changes in government policy, transportation costs may be modified and adjusted based on the agreement of the parties.
- If the PT Kereta Api Indonesia (Persero) could not meet the minimum tonnage target and divert transportation of goods by truck, then must pay the difference between tariffs and regulations truck.

### 4) PT Semen Padang (Persero)

Agreement on cooperation under the agreement the bulk transport of cement from Indarung to Teluk Bayur No. HK.213/V/16/Divre.II-2009 dated May 22, 2009.

Some important things is governed by the agreement are:

- Agreement is valid from March 27, 2009 until March 26, 2012.
- Amount of Rainfall Cement is transported 2.900.000 tons/ year.
- Transport fares Rp.315.650/ carriage (excluding VAT 10%).

- Apabila terjadi susut atau hilang di luar kondisi normal akibat terjadinya kecelakaan kereta api (PLH) selama dalam pengangkutan maka perseroan dikenakan ganti rugi sejumlah semen yang susut/ hilang dikalikan harga semen curah yang berlaku pada saat terjadinya peristiwa.

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 27 Maret 2006 dengan No. 168/PJJ/DEPPB/03.2006 dan No. LL/410/III/01/KDV-II-2006. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2009 sampai dengan 26 Maret 2012.
- Jumlah semen curah yang diangkut 2.700.000 ton/ tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp.234.000/ gerbong dan berlaku sejak 1 Oktober 2005. Tarif diubah dalam Addendum I yang ditandatangan tanggal 31 Juli 2007 No. 538/ADD/DEPPB/07.2007 dan No. LL.410/VII/01/DIVRE II-2007 menjadi Rp.248.125 per gerbong (belum termasuk PPN 10%) berlaku surut 1 Juli 2007 kemudian diubah lagi dengan Addendum II No. 589/PJJ/DEPPB/08.08 dan No. HK.213/VIII/19/ DIVRE II - 2008 yang ditandatangani tanggal 26 Agustus 2008 menjadi Rp.315.560 per gerbong belum termasuk PPN 10% terhitung 1 Juni 2008.
- Apabila terjadi susut/ hilang di luar kondisi normal akibat terjadinya kecelakaan Kereta Api (PLH) selama dalam pengangkutan, maka Perseroan dikenakan ganti rugi sebesar jumlah semen yang susut/ hilang dikalikan harga semen curah yang berlaku pada saat terjadinya peristiwa dengan jumlah maksimum sebesar penggantian asuransi yang diterima oleh Perseroan dari pihak asuransi.

Perjanjian tentang Pelaksanaan Pengangkutan Semen Curah dari Indarung ke Teluk Bayur, yang ditandatangani pada tanggal 15 Agustus 2012 dengan No. 719/PJJ/PJS10/08.12 dan No. HK.221/VIII/47/KA-2012. Beberapa hal penting yang diatur:

- Perjanjian berlaku mulai 27 Maret 2012 sampai dengan 26 Maret 2013.
- Jumlah semen curah yang diangkut 2.900.000 ton/ tahun.
- Tarif angkutan yang ditetapkan sebesar Rp.377.000/ gerbong dan berlaku sejak 27 Maret 2012 (belum termasuk PPN 10%).

- In the event of shrinkage or loss beyond normal conditions due to the occurrence of train accidents (PLH) during the transportation of the company subject to redress a number of cement shrinkage/ loss multiplied by the price of bulk cement in effect at the time of the incident.

Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung Bayur Bay, which was signed on March 27, 2006, with No. 168/PJJ/DEPPB/03.2006 and No. LL/410/III/01/KDV-II-2006. Some important things to set:

- The agreement is valid from March 27, 2009 to March 26, 2012.
- The number of bulk cement which transported 2.700.000 tons/ year.
- Transport fares are set at Rp.234 000/ carriage and valid from October 1, 2005. Rates amended in Addendum I, which signed on July 31, 2007 No. 538/ADD/DEPPB/07.2007 and No. LL.410/VII/01/DIVRE II-2007 to Rp.248.125 per carriage (not including VAT 10%) retroactive July 1, 2007 and then changed again with Addendum II No. 589/PJJ/DEPPB/08.08 and No. HK.213/VIII/19/DIVRE II - 2008 who signed on August 26, 2008 to Rp.315.560 per carriage does not include VAT 10% starting June 1, 2008.
- In the event of shrinkage/ loss beyond normal conditions due to accidents Railway (PLH) during the transport, then the Company subject to the indemnity of the amount of cement shrinkage/ loss multiplied by the price of bulk cement in effect at the time of the event with a maximum amount of insurance reimbursement received by the Company from the insurance.

Agreement on Implementation of Bulk Cement Transportation Indarung to Bayur Bay, which was signed on August 15, 2012, with No. 719/PJJ/PJS10/08.12 and No. HK.221/VIII/47/KA-2012. Some important things to set:

- The agreement is valid from March 27, 2009 to March 26, 2013.
- The number of bulk cement is transported 2.900.000 tons/ year.
- Transport fares Rp.377.000/ wagons and valid from March 27, 2012 (excluding VAT 10%)

### **5) Joint Operation Jaka Logistics**

Perjanjian kerjasama tentang angkutan peti kemas dari Sungailagoa ke Cikarang Dry Port No. HK.221/VII/52/KA-2012 dan No. 013.PJ/JAKALOG-KAI/VIII/2012 tertanggal 13 Juli 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 16 Juli 2012 sampai dengan 15 Juli 2013.
- Target minimal angkutan round trip perbulan Sungailagoa-Cikarang Dry Port - Benteng periode 16 Juli - 15 Oktober 2012 sebesar 1300 teus dan periode 16 Oktober 2012 - 15 Juli 2013 sebesar 1500 teus.
- Tarif angkutan peti kemas sebesar Rp1.592.595 untuk Sungailagoa - Cikarang Dry Port - Benteng dan sebesar Rp.1.536.120 untuk Benteng - Cikarang Dry Port - Sungailagoa serta langsir Cikarang Dry Port - Lemah Abang sebesar Rp.1.000.000 per satu rangkaian Kereta Api (belum termasuk PPN 10%).
- Apabila terjadi Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) pada angkutan kereta api yang mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api untuk sampai tujuan, Perusahaan akan membayar ganti rugi dengan nilai ganti rugi maksimal sebesar yang ditanggung oleh perusahaan asuransi.

### **6) PT BARA ALAM UTAMA**

Perjanjian kerjasama tentang angkutan batubara dari Sukacinta ke Kertapati No. HK.221/XII/19/KA-2012 dan No. 001/BAU-KAI/XII/2012 tertanggal 14 Desember 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 14 Desember 2012 sampai dengan 13 Desember 2032.
- Setiap penambahan pengangkutan sebesar 1 juta MT/ tahun, penyewa harus menyerahkan uang Jaminan sebesar Rp.125.000.000.000, jika sepakat untuk menambah target Volume Angkutan maka harus memberikan:

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

### **5) Joint Operation Jaka Logistics**

On cooperation agreement of container transportation from Sungailagoa to Cikarang Dry Port No. HK.221/VII/52/KA-2012 and No. 013.PJ/JAKALOG-KAI/VIII/2012 dated July 13, 2012.

Some important things governed by the agreement are:

- The agreement is valid from July 16, 2012 to July 15, 2013.
- Minimum freight round trip per month from Sungailagoa - Cikarang Dry Port - Benteng for the period of July 16 - October 15, 2012 amounted 1300 teus and for the period of October 16 - July 15, 2013 amounted 1500 teus.
- Transport fares for container transportation of Rp.1.592.595 for Sungailagoa - Cikarang Dry Port - Benteng trip Rp.1.536.120 for Benteng - Cikarang Dry Port - Sungailagoa and Rp1.000.000/1 train for transfer of road line on Cikarang Dry Port - Lemah Abang trip (excluding 10% VAT).
- In the case of extraordinary event (PLH) on railway transport which result on railway transport disruption to arrive at the destination, the Company will pay the compensation with the maximal amount that covered by insurance company.

### **6) PT BARA ALAM UTAMA**

Coal transportation agreement for Sukacinta - Kertapati routes in No. HK.221/XII/19/KA-2012 and No. 001/BAU-KAI/XII/2012 dated December 14, 2012.

Some important things governed by the agreement:

- The agreement is valid from December 14, 2012 to December 13, 2032.
- Each volume increased to 1 Million MT/year, the lender must give security deposit amounted Rp.125 Billion, if agreed to increase carrier volume so have to give :

- Tarif angkutan batubara rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp.607/ ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp.4.941/ liter.
- Pengembalian Uang Jaminan dilakukan selama 59 bulan sebesar Rp.2.100.000.000 dan sisanya sebesar Rp.1.100.000.000 dibayarkan pada bulan ke 60 atau senilai 20% dari tagihan biaya angkutan bulan berjalan apabila nilai tersebut melebihi Rp.2.100.000.000.

## 7) PT BARAMULTI SUGIH SENTOSA

Perjanjian kerjasama angkutan batubara dari Sukacinta - Kertapati No. HK.221/IV/11/KA-2012 dan No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 tertanggal 17 April 2012.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai target angkutan sebesar 1 Juli 2012 sampai dengan 30 Juni 2022.
- Setiap penambahan 1 juta MT/tahun, PT BMSS harus menyerahkan uang Jaminan sebesar Rp.125.000.000.000. Jumlah uang jaminan dan target volume per tahun adalah sebagai berikut:

Target Volume Angkutan Tahunan / Transportation target volume annual	Uang Jaminan / Deposit amount
500.000 - 1.500.000	Rp 125.000.000.000
1.500.000 - 2.500.000	Rp 125.000.000.000
2.500.000 - 3.500.000	Rp 125.000.000.000
3.500.000 - 4.500.000	Rp 125.000.000.000
4.500.000 - 5.500.000	Rp 125.000.000.000
5.500.000 - 6.500.000	Rp 125.000.000.000

- Tarif angkutan batubara rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp.625/ ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp.9.100/ liter.
- Pengembalian Uang Jaminan dilakukan selama 59 bulan sebesar Rp.2.100.000.000 dan sisanya sebesar Rp.1.100.000.000 dibayarkan pada bulan ke 60 atau senilai 20% dari tagihan biaya angkutan bulan berjalan apabila nilai tersebut melebihi Rp.2.100.000.000.

### b. Perjanjian Asuransi Pengangkutan

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jasa Indonesia tentang Pengadaan Asuransi Tanggung Jawab terhadap Penumpang dan Awak Sarana Perkeretaapian Nomor: 136/B/HK/PUSLOG/2011 tanggal 7 Desember 2011.

- Coal transport fare on Sukacinta - Kertapati route is Rp.607/ ton kilometer when fuel price is Rp.4.941/ litre.
- Refund security deposit made during 59 months amounted Rp.2.100.000.000 and the rest amounted Rp.1.100.000 and paid on the last month 60 or worthy as 20 % from the transport fee bill per month if the amount over than Rp.2.100.000.000.

## 7) PT BARAMULTI SUGIH SENTOSA

The agreement about coal transportation routes Sukacinta - Kertapati defined in No. HK.221/IV/11/KA-2012 and No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 dated April 17, 2012.

Some important things under the agreement are:

- The agreement is valid from July 1, 2012 to June 30, 2022.
- Each volume increased to 1 Million MT/year, PT BMSS must give security deposit amounted Rp.125 Billion, Deposit amount and volume increased per year are:

- Coal transport fare on Sukacinta - Kertapati route is Rp.607/ tons kilometer when fuel price is Rp.9.100/ litre.
- Refund security deposit made during 59 months amounted Rp.2.100.000.000 and the rest amounted Rp.1.100.000 and paid on the last month 60 or worthy as 20 % from the transport fee bill per month if the amount over than Rp.2.100.000.000.

### b. Freight Insurance Agreement

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Jasa Indonesia concerning Accident Insurance Passenger No. 136/B/HK/PUSLOG/2011 dated December 7, 2011.

Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang KA sejak masuk area stasiun pemberangkatan, saat naik KA, selama dalam perjalanan dan tiba dan berada dalam stasiun tujuan; penumpang KA yang dialihkan untuk menggunakan moda transportasi selain KA dan persambungan moda angkutan; awak sarana perkeretaapian sejak naik kereta api di stasiun/dipo pemberangkatan, selama melaksanakan tugas sampai dengan selesai melaksanakan tugas di stasiun/ dipo tujuan sesuai dengan surat perintah tugas yang diberikan Perusahaan.

Perhitungan manfaat asuransi yang diberikan adalah sebagai berikut:

1) Meninggal Dunia	:	Rp 40.000.000	: Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	: Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	: Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp 2.500.000	: Burial cost

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasindo; menyerahkan data tertanggung dan/ atau ahli waris; melakukan pertolongan pertama kepada tertanggung apabila terjadi kecelakaan. Iuran Wajib dari Perumpang kereta Api Utama, kelas Ekonomi dan Non Ekonomi disetorkan ke PT Bank Syariah Mandiri Kantor Cabang Tangerang Banten.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Oktober 2011 sampai dengan 31 Oktober 2012.

Jumlah iuran wajib untuk penumpang Kereta Api Utama kelas Ekonomi adalah sebesar Rp.61/ penumpang, dan untuk penumpang kereta api utama kelas non ekonomi, adalah sebesar Rp.200/ penumpang.

- ▷ 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 2012 s.d. 31 Oktober 2013 Nomor : HK.222/XII/18/KA-2012 tanggal 6 Desember 2012. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang KA, awak KA penumpang dan barang yang bertugas.

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

A. Penumpang KA

			Passenger Train
1) Meninggal Dunia	:	Rp 40.000.000	: Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	: Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	: Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp 2.500.000	: Burial cost

Scope of Warranty as set in this agreement is passengers who entered departure station area, when in the train, while in the arrival station; passenger; who are transferred to other transportation mode, passengers who are continue into other transportation mode, train personnel when in the train at station during their duty until arrive at the station/ dipo in the warrant.

The insurance benefits provided are follow:

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obligate to pay premium fee to PT Asuransi Jasindo; provide data insured and/or inheritee; give the first aid to the insured if there is an accident. The mandatory dues of passengers from main class train, economic class and non economic should be deposited to Syariah Mandiri Bank PT, Tangerang Banten Branch.

Term of the agreement from the date October 1 2011, until October 31, 2012.

Total contribution required passenger for Economy class passenger is Rp.61/ passenger, and Rp.200/ passenger for non-Economy Class passenger.

- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Jasa Raharja Putera concerning to Responsible Insurance Delivery for Passenger Train Goods period for November 1, 2012 until October 31, 2013 No. HK.222/XII/18/KA-2012 dated Desember 6, 2012. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is passenger train, officer train and goods which is on duty.

The insurance benefits provided are follow:

B. Penumpang KA

			Passenger Train
1) Meninggal Dunia	:	Rp 40.000.000	: Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	: Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp 30.000.000	: Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp 2.500.000	: Burial cost

**B. Awak Sarana Perkeretaapian**

I. Untuk Masinis dan Asisten Masinis

1) Meninggal Dunia	:	Rp	80.000.000	:	Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp	90.000.000	:	Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp	30.000.000	:	Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp	5.000.000	:	Burial cost

II. Kondektur, Kondektur Pembantu dan  
Manajer KA

1) Meninggal Dunia	:	Rp	70.000.000	:	Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp	80.000.000	:	Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp	30.000.000	:	Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp	5.000.000	:	Burial cost

III. PLKA, Petugas Restorasi, Petugas  
Keamanan dan Petugas Lainnya

1) Meninggal Dunia	:	Rp	60.000.000	:	Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp	70.000.000	:	Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp	30.000.000	:	Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp	5.000.000	:	Burial cost

C. Biaya Transportasi Korban Kereta Api dari TKP  
per kendaraan

Transport Fee for Train Victims from the  
Accident Place

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Jasa Raharja Putera serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib penumpang dan awak KA penumpang Rp.5.173.105.890/ paket periode 1 November 2012 s.d. 31 Oktober 2013.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obligate to pay premium to PT Jasa Raharja Putera and deposit it to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero), Bandung Branch.

Total contributions are Rp.5.173.105.890/ package for period from November 1, 2012 until October 31, 2013.

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Jasa Raharja Putera tentang Pembayaran Premi Asuransi Angkutan Barang Periode 2011/2012 Nomor: 131/B/HK/PUSLOG/2011 tanggal 23 November 2011. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah sejak obyek tanggungan diserahterimakan dari pemilik obyek tanggungan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) di stasiun pemberangkatan sampai dengan obyek tanggungan diserahterimakan dari pihak Perusahaan kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putra atau petugas yang ditunjuk di stasiun tujuan.

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

► PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with the PT Jasa Raharja Putera concerning Goods transfer insurance for the 2011/2012 period No. 131/B/HK/PUSLOG/2011 dated November 23, 2011. The Warranty Coverage as set forth in this agreement is the goods since they are handed over from the owner to PT Kereta Api Indonesia (Persero) in departure station until the goods are handed over from the company to PT Jasa Raharja Putera or to the staff who have the authority to receive the goods employee which is chosen by them.

The insurance benefits provided are follow:

- 1) Angkutan Barang Non Peti Kemas  
Setiap Kejadian

Non - Container Goods

Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan

Per Accident

Maximum Insurance Claim period

2) Angkutan Barang Peti Kemas			Container Goods
Barang-barang di dalam peti kemas	: Rp	200.000.000	: Goods inside container
Peti Kemas per kejadian	: Rp	50.000.000	: Container per Accidents
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	: Rp	1.500.000.000	: Maximum Insurance Claim per period
3) Angkutan Bahan Bakar Minyak			Fuel Freight
Untuk BBM	: Rp	150.000.000	: For Fuel
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	: Rp	1.500.000.000	: Maximum Insurance Claim per period
4) Angkutan CPO			Crude Palm Oil Freight
Untuk CPO	: Rp	150.000.000	: For CPO
Maksimum Ganti rugi periode pertanggungan	: Rp	1.500.000.000	: Maximum Insurance Claim per period

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putera serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Kantor Cabang Bandung.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 22 September 2011 sampai dengan 21 Oktober 2012.

Jumlah iuran wajib:

- angkutan barang dengan peti kemas Rp259.336.000/per periode;
- angkutan barang non peti kemas Rp105.576.000/per periode;
- angkutan BBM Rp156.088.000/per periode;
- angkutan CPO Rp154.000.000/per periode.

▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Bosowa Periskop tentang Premi Asuransi Awak KA Barang Periode 1 Oktober 2011 s.d. 30 September 2012 Nomor 132/B/HK/PUSLOG/2011 tanggal 23 November 2011. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah awak KA barang yang bertugas.

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

A. Masinis dan Asisten Masinis			Machinist and Asistant Machinist
1) Meninggal Dunia	: Rp	75.000.000	: Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	: Rp	85.000.000	: Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	: Rp	25.000.000	: Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	: Rp	4.500.000	: Burial cost
B. Kondektur dan Kondektur Pembantu			Conductor and Asistant Conductor
1) Meninggal Dunia	: Rp	65.000.000	: Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	: Rp	75.000.000	: Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	: Rp	25.000.000	: Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	: Rp	4.500.000	: Burial cost

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 September 22 2011, until October 21, 2012.

Total contribution required:

- for container goods is Rp.259.336.000/ per period;
- for non container goods is Rp.105.576.000/ per period;
- for oil fuel freight is Rp.156.088.000/ per period;
- for CPO freight is Rp154.000.000/insured.

▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Bosowa Periskop concerning to Responsible Insurance Delivery for Passenger Train Goods period for October 1, 2011 until September 30 2012 Number 132/B/HK/PUSLOG/2011 dated November 23, 2011. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is officer train and goods which is on duty.

The calculation of insurance benefits with detail as follows :

C. PLKA, Petugas Keamanan dan Petugas Lainnya

1) Meninggal Dunia	:	Rp 55.000.000	:	Death
2) Cacat Tetap (Maksimum)	:	Rp 65.000.000	:	Permanent disability (Maximum)
3) Biaya Perawatan (Maksimum)	:	Rp 25.000.000	:	Recovery costs (Maximum)
4) Biaya Pemakaman	:	Rp 4.500.000	:	Burial cost

D. Biaya Transportasi Korban Kereta Api dan TKP

Train Servant, Security Officers and Other Officers
Transport Fee for Train Victims from the Accident Place

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Bosowa Periskop serta menyetorkan ke PT Bank Mandiri (Persero) Kantor Cabang Jakarta Imam Bonjol.

Jumlah iuran wajib Rp.119.000.000/ paket, periode 1 Oktober 2011 s.d. 30 September 2012.

▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jasa Indonesia tentang Pengadaan Jasa Asuransi *Directors & Officers Liabilities* Nomor : HK.222/VI/17/KA-2012 tanggal 25 Juni 2012. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah *Directors & Officers Liabilities*.

Kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jasa Indonesia serta menyetorkan ke Bank Mandiri Cabang Bandengan.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Mei 2012 sampai dengan 1 Mei 2013.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp.415.600.000 termasuk biaya polis dan premi.

c. Perjanjian Sewa

1) PT Tanjungenim Lestari Pulp and Paper

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT TEL (Tanjungenim Lestari Pulp and Paper) yang berkenaan dengan sewa menyewa lokomotif langsir. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 26 Januari 2011 dengan No. 135/KOM/SS/IV/2011 dan 043/PSP/TEL/IV/2011.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Jasa yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah penyewaan 1 (satu) buah Lokomotif Type BB202.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Asuransi Bosowa Periskop and deposit it to PT Bank Mandiri (Persero), Jakarta - Imam Bonjol Branch.

Total contributions are Rp.119.000.000/ package, period October 1, 2011 until September 30, 2012.

▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) made an agreement with PT Asuransi Jasindo concerning Mandatory Directors & Officers Liabilities Insurance No. HK.222/VI/17/KA-2012 dated June 25, 2012. Scope of Warranty Coverage as set forth in this agreement is Directors & Officers Liabilities.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) is obliged to pay premium to PT Asuransi Jasa Indonesia and deposit it to Bank Mandiri, Bandengan Branch.

Term of the agreement from the date May 1, 2012 until May 1, 2013.

The premium to be paid is Rp.415.600.000 include polis fee and premium.

c. Lease agreement

1) PT Tanjungenim Lestari Pulp and Paper

PT Railways (Limited) have entered into an agreement with PT TEL (Tanjungenim Lestari Pulp and Paper) concerning the lease of yard locomotives. Contract agreement signed on January 26, 2011 with No. 135/KOM/SS/IV/2011 and 043/PSP/TEL/IV/2011.

Some important things defined in the agreement are:

- Services provided by PT. Kereta Api (Persero) is a lease of 1 (one) Type BB 202 locomotive.

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) berkewajiban mengoperasikan lokomotif untuk kegiatan pelangsiran dilokasi pabrik dan pelabuhan. Lokomotif yang dimaksud memiliki kemampuan untuk melangsir minimal 10 unit gerbong bermuatan pulp (bubur kertas).
- Total harga sewa atas 1 buah lokomotif untuk masa sewa 24 bulan sebesar Rp.1.418.583.000.
- Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 26 Januari 2011 sampai dengan 25 Januari 2013.

## 2) PT Excelcomindo Pratama Tbk

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Yang berkenaan dengan persewaan tanah di lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk pembangunan menara dan bangunan transmisi milik PT Excelcomindo Pratama Tbk. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 24 Februari 1997 dengan No. 39/HK/TEK/ 1997 dan No. PKS.20/EXCEL/II/97.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan hak kepada PT Excelcomindo Pratama Tbk. Untuk memanfaatkan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) guna pembangunan menara dan bangunan transmisi pada lokasi-lokasi dan luas tanah sesuai dengan daftar tempat dan lokasi yang telah disepakati.
- Imbalan dari PT Excelcomindo Pratama Tbk. Atas pemanfaatan lahan sebesar Rp.55.255.920 pertahun, yang akan dibayarkan untuk 10 tahun pertama. Pembayaran terbagi dalam 3 tahap, tahap pertama sebesar 50% yang akan dibayarkan paling lambat 7 hari setelah perjanjian ini ditandatangani, tahap kedua sebesar 25% yang akan dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah perjanjian ini ditandatangani dan tahap ketiga sebesar 25% sisanya yang akan dibayarkan paling lambat 12 bulan setelah perjanjian ini ditandatangani.
- Addendum terakhir atas perjanjian kerjasama antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Mengenai penyewaan lahan untuk pembangunan menara dan bangunan transmisi dengan No. 39/HK/TEK/1997 dan No. PKS.20/EXCEL/II/97 ditandatangani tanggal 11 Mei 2007 dengan perubahan sebagai berikut:

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

- PT Kereta Api Indonesia (Persero), the duty to operate the locomotive to the location of activities pelangsiran factories and ports. Locomotive in question has the ability to shunt at least 10 units of carriage loaded with pulp (pulp).
- Total rental price for 1 piece of locomotive for the rental period 24 months for Rp.1.418.583.000.
- Term of the agreement as of the date of January 26, 2011 to January 25, 2013.

## 2) PT Excelcomindo Pratama Tbk

PT Kereta Api Indonesia (Persero) have entered into an agreement with PT Excelcomindo Pratama Tbk. Relating to leasing of land on land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the construction of transmission towers and buildings owned by PT Excelcomindo Pratama Tbk. Contract agreement signed on February 24, 1997 with a No. 39/HK/TEK/1997 and No. PKS.20/EXCEL/II/97.

Some important things defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) gives rights to PT Excelcomindo Pratama Tbk. To use land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for the construction of transmission towers and buildings in the location and extent of land in accordance with the list of places and locations that have been agreed.
- Benefits of PT Excelcomindo Pratama Tbk. Land uses for Rp.55.255.920 per year, which will be paid for the first 10 years. Payment is divided into 3 phases, the first phase of 50% to be paid no later than 7 days after the signing of this agreement, the second phase of 25% to be paid no later than 6 months after the signing of this agreement and the third phase the remaining 25% will be paid at least no later than 12 months after the signing of this agreement.
- Last Addendum on the cooperation agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Excelcomindo Pratama Tbk. About leasing land for construction of transmission towers and buildings with a No. 39/HK/TEK/1997 and No. MCC.20/EXCEL/II/97 signed on May 11, 2007 with changes as follows:

- ▷ Besarnya uang sewa untuk jangka waktu 10 tahun kedua terhitung sejak tanggal 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017 adalah 5% dari Nilai Jual Objek Pajak tahun 2006, sedangkan untuk jangka waktu 5 tahun berikutnya yaitu sejak tanggal 20 Desember 2017 sampai dengan 19 Desember 2022 adalah 5% dari Nilai Jual Objek Pajak tahun 2017. Pembayaran atas sewa tersebut dilaksanakan sekaligus sebesar Rp.3.441.367.600 yang akan dibayarkan paling lambat 15 hari kerja setelah PT Excelcomindo Pratama menerima Surat Tagihan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain pembayaran atas sewa tersebut, PT Excelcomindo Pratama Tbk. akan memberikan kompensasi berupa alokasi pulsa telepon GSM sebesar Rp.7.700.000 per-bulan (termasuk PPN) selama 10 tahun, fasilitas GPRS sebesar Rp.3.300.000 per-bulan (Termasuk PPN) selama 10 tahun dan 15 unit telepon merek Nokia tipe 9300i dan 5 buah handphone merek Nokia tipe 9500. Kompensasi tersebut akan diterima paling lambat 30 hari kalender sejak addendum ditandatangani.
- ▷ PT Excelcomindo Pratama Tbk hanya diperbolehkan untuk memanfaatkan tower selama masa kerjasama hanya untuk kepentingan PT Excelcomindo Pratama Tbk. Dan apabila PT Excelcomindo Pratama Tbk hendak melakukan Perjanjian Kerjasama Tukar Pakai dengan Pihak Lain, maka PT Excelcomindo Pratama Tbk harus memberitahukan dan memberikan salinan Perjanjian Kerjasama tersebut kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang berikutnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengenakan biaya sewa sebesar 25% dari sewa tanah pada lokasi tersebut dikalikan Masa Sewa dikalikan Nilai Jual Objek Pajak pada tahun tersebut.
- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) berhak untuk memasang peralatan telekomunikasi pada tower milik PT Excelcomindo Pratama Tbk, demikian juga sebaliknya bahwa PT Excelcomindo Pratama Tbk berhak untuk memasangkan peralatan telekomunikasi pada tower milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa dikenakan biaya apapun selama masih dimungkinkan secara teknis.
- ▷ Perjanjian ini berlaku surut mulai 20 Desember 2007 sampai dengan tanggal 19 Desember 2017.
- ▷ The amount of the rent for the second term of 10 years commencing from December 20, 2007 until December 19, 2017 is 5% of Sales Value in 2006 taxable income, while for the next 5 year period ie from the date of December 20, 2017 until December 19, 2022 is 5% of Sales Value in 2017 taxable income. Payment of the lease is executed at once by Rp.3.441.367.600 to be paid no later than 15 working days after PT Excelcomindo Pratama received collection letter from PT Kereta Api Indonesia (Persero). In addition to payments on such leases, PT Excelcomindo Pratama Tbk will provide compensation in the form of a GSM phone credit allocation of Rp.7.700.000 per month (including VAT) for 10 years, the GPRS facility amounting to Rp.3.300.000 per-month (Including VAT) for 10 years and 15 units of type 9300i Nokia brand phones and 5 pieces of mobile phone brand Nokia type 9500. Compensation will be received no later than 30 calendar days after the addendum was signed.
- ▷ PT Excelcomindo Pratama Tbk only allowed to use the tower for a partnership just for the sake of PT Excelcomindo Pratama Tbk. And if PT Excelcomindo Pratama Tbk want to Use the Swap Agreements with other people, PT Excelcomindo Pratama Tbk must notify and provide copies of the Partnership Agreement to PT Kereta Api Indonesia (Persero), the next PT Kereta Api Indonesia (Persero) will charge a rental fee of 25% of the land lease at the site multiplied by the Lease Period multiplied Object Sales Value Tax for the year.
- ▷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) has the right to install telecommunications equipment on towers owned by PT Excelcomindo Pratama Tbk, and vice versa that PT Excelcomindo Pratama Tbk eligible couples telecommunications equipment on the tower which is owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) at no additional cost during the technically possible.
- ▷ This agreement is effective retroactively from December 20, 2007 until December 19, 2017.

### 3) PT Semen Baturaja (Persero)

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 diakhiri 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 Rp.60.116.621.370 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam periode 3 tahunan sampai dengan berakhirnya kontrak. Dimana tiap 3 tahun tersebut akan dibayarkan dimuka oleh PT Semen Baturaja sebesar Rp.6.011.662.138 kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero).

#### 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:

### 3) PT Semen Baturaja (Persero)

The agreements No. HK.221/XII/6/KA-2012 and No. HK.00.08/395/2012 signed on December 10, 2012 are valid from April 1, 2012 until March 31, 2042. The main issues regulated in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 46.388 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 Rp.60.116.621.370, not included PPN, which is paid for stages.
- Payment will be made every 3 years period until the end of the agreement. For each in 3 years period, payment amounting Rp.6.011.662.138 will be made in advance by PT Semen Baturaja PT Kereta Api Indonesia (Persero).

#### c. 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) 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 Rp.6.470.000.000, yang telah dilunasi melalui PT Bertony Yudha Kencana.

## 2) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Saribumi Eramaju Jaya berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan mall, pertokoan dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 23 Desember 2003 dengan Akta Notaris No. 194 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan lahan seluas ± 16.525 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 Pengelolaan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 36 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.

- PT 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 Rp.6.470.000.000, which has been fully paid through PT Bertony Yudha Kencana.

## 2) PT Saribumi Eramaju Jaya

PT Kereta Api Indonesia (Persero) have signed an agreement with PT Saribumi Eramaju Jaya as lease the PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s land to building mall, shop and other buildings. The agreement's contract signed on December 31, 2003 with the official document No. 194 which signed on the sight of Notary Surjadi Jasin, SH. The importing issues which are regulated in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rent about 16.625m<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 years since 36 months of signing the agreement or according the last of the period.

- PT Saribumi Eramaju Jaya diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Saribumi Eramaju Jaya kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Saribumi Eramaju Jaya sebesar Rp18.000.000.000 yang merupakan nilai kini yang setara dengan Rp.30.721.000.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 5 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.1.800.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.1.800.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun dan setelah dikurangi option fee sebesar Rp.500.000.000, menjadi Rp.1.506.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2004. Pembayaran tahap ketiga sebesar 10% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.1.800.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.2.464.020.000, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2005. Pembayaran tahap keempat sebesar 20% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.3.600.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.5.765.806.800, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2006. Pembayaran tahap kelima sebesar 20% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.3.600.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.6.745.993.956, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2007. Pembayaran tahap terakhir sebesar 30% dari nilai kompensasi yaitu sebesar Rp.5.400.000.000, dengan memperhitungkan nilai uang di masa datang sebesar 17% setiap tahun, menjadi Rp.11.839.219.393, dibayarkan paling lambat tanggal 23 Desember 2008.

- At the las of agreement, PT Saribumi Eramaju Jaya will be hand back the land, buildings and its facilities to PT Kereta Api Indonesia (Persero) in the worthy condition to use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Saribumi Eramaju Jaya of Rp.18.000.000.000 which represent the present value of Rp.30.721.000.000, excluding VAT, which is paid gradually with 5-years payment term.
- Compensation payments will be made within six stages. The first stage payment 10% of total compensation amounting to Rp.1.800.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment 10% of total compensation amounting to Rp.1.800.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually and after deducting the option fee amounting to Rp.500.000.000, which resulted Rp.1.506.000.000, to be paid no later than December 23, 2004. The third stage payment 10% of total compensation amounting to Rp.1.800.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.2.464.020.000 to be paid no later than December 23, 2005. The fourth stage payment 20% of total compensation amounting to Rp.3.600.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.5.765.806.800 to be paid no later than December 23, 2006. The fifth stage payment 20% of total compensation amounting to Rp.3.600.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.6.745.993.956 to be paid no later than December 23, 2007. The last stage payment 30% of total compensation amounting to Rp.5.400.000.000, taking into account the cost of money of 17% annually, which resulted Rp.11.839.219.393 to be paid no later than December 23, 2008.

Sampai saat ini PT Saribumi Eramaju Jaya masih mempunyai hutang dengan PT Kereta Api Indonesia yaitu pembayaran tahap ke lima sebesar Rp.6.745.993.956 dan pembayaran tahap terakhir sebesar Rp.11.839.219.393 kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

### 3) PT Yakinland Propertindo

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Yakinland Propertindo yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 15 Oktober 2004 dengan Akta Notaris No. 167 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (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.
- PT Yakinland Propertindo dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan(HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu selama 30 tahun sejak perjanjian ditandatangani, atau sampai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Yakinland Propertindo diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Yakinland Propertindo sebesar Rp.2.330.000.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.500.000.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.500.000.000, dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.230.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 15 Oktober 2005.

Until now PT Saribumi Eramaju Jaya still have a debt with PT Kereta Api Indonesia on the fifth stage payment amounting to Rp.6.745.993.956 and the last stage payment amounting to Rp.11.839.219.393 to PT Kereta Api Indonesia. And the remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

### 3) PT Yakinland Propertindo

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Yakinland Propertindo relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on October 15, 2004, by Notarial Deed No. 167 of Notary Surjadi Jasin, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 135.000 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 with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years since the agreement signing date or up to the end of agreement.
- PT Yakinland Propertindo at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Yakinland Propertindo of Rp.2.330.000.000, excluding VAT, which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within six stages. The first stage payment amounting to Rp.500.000.000, net of option fee amounting to Rp.500.000.000, to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.230.000.000 to be paid no later than October 15, 2005.

Pembayaran tahap ketiga dan keempat masing-masing sebesar Rp.247.000.000 dan Rp.265.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 15 April dan 15 Oktober 2006. Pembayaran tahap kelima dan keenam masing-masing sebesar Rp.284.000.000 dan Rp.304.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal dibayarkan paling lambat tanggal 15 April dan 15 Oktober 2007.

#### 4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengikat perjanjian dengan PT Pentasena Binawisesa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk digunakan sebagai bangunan mall, pertokoan dan bangunan lainnya. Kontrak perjanjian ditandatangani tanggal 18 Maret 2004 dengan Akta Notaris No. 156 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH yang telah mengalami perubahan sesuai dengan 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 di kawasan Dipo Kereta Emplasemen Kampung Bandan, Jakarta, kepada PT Pentasena Binawisesa. Untuk dibangun mall, pertokoan serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 30 (tiga puluh) tahun.
- PT Pentasena Binawisesa dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) di atas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 48 bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- PT Pentasena Binawisesa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Pentasena Binawisesa kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Citra Buana Prasida sebesar Rp.33.033.578.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 5 tahun.

The third stage and fourth stage payments amounting to Rp.247.000.000 and Rp.265.000.000, respectively, to be paid no later than April 15 and October 15, 2006. The fifth stage and sixth stage payments amounting to Rp.284.000.000 and Rp.304.000.000, respectively, to be paid no later than April 15 and October 15, 2007.

#### 4) PT Pentasena Binawisesa

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Pentasena Binawisesa associated with leasing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as building malls, shops and other buildings. Contract agreement signed on March 18, 2004 by Notary Surjadi Jasin, SH., Notarial Deed No. 156, which has been modified in accordance with the Addendum to the Deed No. 164 dated October 14, 2006, prepared by the Notary Surjadi Jasin, SH. Some important things defined 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 emplasement, Jakarta, with PT Pentasena Binawisesa. To build a mall, shops and other buildings for a period of 30 (thirty) years.
- PT Pentasena Binawisesa with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 48 months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.
- PT Pentasena Binawisesa end of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Pentasena Binawisesa to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.
- For PT Kereta Api Indonesia (Persero) use land to receive monetary compensation from PT Citra Buana Prasida amount Rp.33.033.578.000, excluding VAT, which is repaid gradually with 5-year payment term.

- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam enam tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.1.977.485.000, dibayarkan dalam dua kali pembayaran yaitu sebesar Rp.1.000.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian dan sisanya sebesar Rp.977.485.000 dibayarkan paling lambat 7 hari setelah penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.2.013.635.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.300.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2005. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.2.709.129.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2006. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.6.116.785.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2007. Pembayaran tahap kelima Rp.7.205.888.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2008. Pembayaran tahap terakhir (keenam) sebesar Rp.12.665.656.000 dibayarkan paling lambat tanggal 18 Maret 2009. Untuk pembayaran tahap ke empat sebesar Rp.6.116.785.000, pembayaran tahap ke lima sebesar Rp.7.205.888.000 dan pembayaran tahap terakhir sebesar Rp.12.665.656.000, PT Pentasena Binawisesa belum membayarkan hutangnya kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

**5) Koperasi Jasa Konstruksi Mitra Konstruksi Indonesia (KJK – Makindo) Pusat Jawa Barat**

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan KJK – Makindo yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 3 Februari 2005 dengan Akta Notaris No. 9 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 10.133 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.

- 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 Rp.1.000.000.000 to be paid at the agreement signing date and the remaining balance amounting Rp.977.485.000 to be paid no later than 7 days after the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.2.013.635.000, net of option fee amounting to Rp.300.000.000, to be paid not later than March 18, 2005. The third stage payment amounting to Rp.2.709.129.000 to be paid no later than March 18, 2006. The fourth stage payment amounting to Rp.6.116.785.000 to be paid no later than March 18, 2007. The fifth stage payment amounting to Rp.7.205.888.000 to be paid no later than March 18, 2008. The last (sixth) stage payment amounting to Rp.12.665.656.000 to be paid no later than March 18, 2009. For the fourth stage payment amounting to Rp.6.116.785.000, fifth stage payment amounting to Rp.7.205.888.000, and the last stage payment amounting to Rp.12.665.656.000 PT Pentasena Binawisesa have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

**5) Koperasi Jasa Konstruksi Mitra Konstruksi Indonesia (KJK – Makindo) Pusat Jawa Barat**

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with KJK – Makindo relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on February 3, 2005, by Notarial Deed No. 9 of Notary Surjadi Jasin, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 10.133 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 dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 20 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak perjanjian ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa perjanjian.
- KJK – Makindo diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari KJK – Makindo sebesar Rp.2.965.600.000, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 2 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam tiga tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.750.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.770.000.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.100.000.000, dibayarkan paling lambat tanggal 3 Februari 2006. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.345.600.000 dibayarkan paling lambat tanggal 3 Februari 2007.

## 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.

- KJK – Makindo with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 20 years starting from 24 months since the agreement signing date or in accordance with the end of agreement.
- KJK – Makindo at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from KJK – Makindo of Rp.2.965.600.000, excluding VAT, which is paid gradually with 2-years payment term.
- Compensation payments will be made within three stages. The first stage payment amounting to Rp.750.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.770.000.000, net of option fee amounting to Rp.100.000.000, to be paid no later than February 3, 2006. The third stage payment amounting to Rp.1.345.600.000 to be paid no later than February 3, 2007.

## 6) PT Citra Buana Prasida

PT Kereta Api Indonesia (Persero) 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> 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 dengan rekomendasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengelolaan Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 60 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Citra Buana Prasida diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Citra Buana Prasida kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Citra Buana Prasida sebesar Rp.38.484.000.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap. Dikarenakan pembayaran kompensasi dilakukan secara bertahap maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan cost of money sehingga kompensasi yang diterima PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar Rp.69.919.680.000.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam empat belas tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.2.888.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.2.888.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2004. Pembayaran goodwill sebesar 12% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.039.680.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2006. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.8.664.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2007. Pembayaran tahap keempat sampai tahap ketiga belas masing-masing sebesar Rp.5.000.000.000 dibayarkan paling lambat setiap tanggal 25 April tahun yang bersangkutan dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2017. Pembayaran tahap keempat belas sebesar Rp.4.440.000.000 dibayarkan paling lambat tanggal 25 April 2018. Untuk pembayaran tahap ke dua sebesar Rp.2.888.000.000, tahap ke empat sampai dengan pembayaran ke tiga belas masing - masing sebesar Rp.5.000.000.000, dan tahap ke lima belas sebesar Rp.4.440.000.000, PT Citra Buana Prasida belum membayarkan hutangnya kepada PT kereta Api Indonesia. Dan sisa kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

- PT Citra Buana Prasida with the recommendations from PT Kereta Api Indonesia (Persero) will Right of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api Indonesia (Persero) of land for a maximum period of 30 years commencing 60 months after this agreement signed or in accordance with the agreement endless time.
- PT Citra Buana Prasida expiration of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Citra Buana Prasida to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.
- To use the land of PT Kereta Api Indonesia (Persero) to get cash compensation from PT Citra Buana Prasida Rp.38.484.000.000, which is repaid gradually. Because the payment of compensation be gradual so that the PT Kereta Api Indonesia (Persero) to get the cost of money so that the compensation received by PT Kereta Api Indonesia (Persero) amounting to Rp.69.919.680.000.
- Compensation payments will be made within fourteen stages. The first stage payment amounting to Rp.2.888.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.2.888.000.000 to be paid no later than April 25, 2004. Goodwill payment of 12% from the third stage payment amounting to Rp.1.039.680.000 to be paid no later than April 25, 2006. The third stage payment amounting to Rp.8.664.000.000 to be paid no later than April 25, 2007. The fourth stage to thirteenth stage payments each of them amounting to Rp.5.000.000.000 to be paid no later than April 25 each year from 2008 to 2017. The fourteenth stage payment amounting to Rp.4.440.000.000 to be paid no later than April 25, 2018. For the second stage payment amounting to Rp.2.888.000.000, the fourth stage payment until to the fourteen stage payment each amounting to Rp.5.000.000.000 and the Fifteen stage payment amounting to Rp.4.440.000.000, PT Citra Buana Prasida have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

## 7) PT Prima Jaya Mandiri

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Prima Jaya Mandiri yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Desember 2004 dengan Akta Notaris No. 1 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasin, SH., yang telah mengalami perubahan sesuai dengan Addendum tanggal 5 Juli 2007, dari notaris yang sama. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 61.684 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 (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan diatas Hak Pengolahan Lahan PT KAI (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Prima Jaya Mandiri diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Prima Jaya Mandiri sebesar Rp.53.109.447.325, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap dengan masa pembayaran 10 tahun.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam sebelas tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.4.610.600.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.1.657.761.000, setelah dikurangi option fee sebesar Rp.500.000.000, dibayarkan paling lambat 7 hari setelah penandatanganan adendum perjanjian. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.2.524.580.000 dan Pembayaran goodwill sebesar 9,5% dari pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.179.876.325 dibayarkan paling lambat 1 September 2007. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.2.953.759.000 dibayarkan paling lambat 1 Desember 2007. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.3.455.898.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2008.

## 7) PT Prima Jaya Mandiri

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Prima Jaya Mandiri relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on December 1, 2004 by Notarial Deed No. 1 of Notary Surjadi Jasin, SH., which has been amended in accordance with Addendum dated July 5, 2007, of the same notary. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 61.684 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 (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 24 months since the 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 (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Prima Jaya Mandiri of Rp.53.109.447.325, excluding VAT, which is paid gradually with 10-years payment term.
- Compensation payments will be made within eleventh stages. The first stage payment amounting to Rp.4.610.600.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.1.657.761.000, net of option fee amounting to Rp.500.000.000, to be paid no later than 7 days after the addendum agreement signing date. The third stage payment amounting to Rp.2.524.580.000 and Goodwill payment of 9.5% from the third stage payment amounting to Rp.179.876.325 to be paid no later than September 1, 2007. The fourth stage payment amounting to Rp.2.953.759.000 to be paid no later than December 1, 2007. The fifth stage payment amounting to Rp.3.455.898.000 to be paid no later than December 1, 2008.

Pembayaran tahap keenam sebesar Rp.4.043.400.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2009. Pembayaran tahap ketujuh sebesar Rp.4.730.778.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2010. Pembayaran tahap kedelapan sebesar Rp.5.535.011.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2011. Pembayaran tahap kesembilan sebesar Rp.6.475.963.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2012. Pembayaran tahap kesepuluh sebesar Rp.7.576.876.000 dibayarkan paling lambat 1 Desember 2013. Pembayaran tahap kesebelas sebesar Rp.8.864.945.000 dibayarkan paling lambat tanggal 1 Desember 2014. Untuk pembayaran tahap tiga ditambahkan goodwill, sampai dengan pembayaran ke tiga belas yang jumlahnya Rp.46.341.086.325 secara keseluruhan, PT Prima Jaya Mandiri belum membayar hutangnya kepada PT Kereta Api Indonesia. Dan sisa Kompensasi tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia.

**8) PT Sinar Matahari Cipta Guna  
(d/h PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya)**

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 08 Juli 1992 dengan Akta Notaris No. 150 yang dibuat dihadapan Notaris Surjadi Jasim, 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 (Persero) menyewakan lahan seluas ± 29.020 m<sup>2</sup> yang berlokasi di Jalan Semut Baru, Kelurahan Bongkaran, Kecamatan Pabean Cantikan, Surabaya, kepada PT Sinar Matahari Cipta Guna untuk dibangun ruko serta bangunan lainnya dengan jangka waktu 25 (dua puluh lima) tahun.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna dengan rekomendasi PT Kereta Api (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu 27 tahun terhitung sejak penyerahan tanah pada tanggal 10 Maret 2003 atau sampai dengan berakhirnya masa perjanjian.

The sixth stage payment amounting to Rp.4.043.400.000 to be paid no later than December 1, 2009. The seventh stage payment amounting to Rp.4.730.778.000 to be paid no later than December 1, 2010. The eighth stage payment amounting to Rp.5.535.011.000 to be paid no later than December 1, 2011. The ninth stage payment amounting to Rp.6.475.963.000 to be paid no later than December 1, 2012. The tenth stage payment amounting to Rp.7.576.876.000 to be paid no later than December 1, 2013. The eleventh stage payment amounting to Rp.8.864.945.000 to be paid no later than December 1, 2014. For the third stage payment plus goodwill, until the thirteen stage payment amounting to Rp.46.341.086.325, PT Prima Jaya Mandiri have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. And remaining compensation risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia.

**8) PT Sinar Matahari Cipta Guna  
(was PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya)**

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on July 08, 1992 by Notarial Deed No. 150 of Notary Surjadi Jasim, SH., which has been amended in accordance with the Addendum of Notarial Deed No. 69 dated July 23, 2003, of the same notary. In accordance to noted number 423/CA/III/2013 that PT Podo Langgeng Tiga Surya Jaya named as PT Sinar Matahari Cipta Guna. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 29.020 m<sup>2</sup> located in Semut Baru Street, Bongkaran Sub-district, Pabean Cantikan Sub-regency, Surabaya, to PT Sinar Matahari Cipta Guna to be used as shop houses and other buildings for the period of 25 (twenty five) years.
- PT Sinar Matahari Cipta Guna with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for the period of 27 years since the land handover on March 10, 2003 or in accordance with the end of agreement.

- PT Sinar Matahari Cipta Guna Jaya diakhir masa perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Sinar Matahari Cipta Guna sebesar Rp.7.076.070.300, belum termasuk PPN, yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam empat tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.707.607.030 dibayarkan paling lambat 3 bulan dari penyerahan tanah. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.707.607.030 dibayarkan paling lambat pada saat pembangunan ruko sudah mencapai 50% atau paling lambat 12 bulan dari tanggal penyerahan tanah. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.1.415.214.060 dibayarkan paling lambat pada saat pembangunan ruko telah mencapai 100% atau paling lambat 24 bulan dari tanggal penyerahan tanah. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.4.245.642.180 dibayarkan paling lambat 48 bulan dari tanggal penyerahan tanah.

## 9) PT Senopati Perkasa

### A. Sewa Tanah di Stasiun Semut Kota, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangi 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 (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Sinar Matahari Cipta Guna of Rp.7.076.070.300, excluding VAT, which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within four stages. The first stage payment amounting to Rp.707.607.030 to be paid no later than 3 months after land handover. The second stage payment amounting to Rp.707.607.030 to be paid after shop houses construction has reached 50% or no later than 12 months after land handover. The third stage payment amounting to Rp.1.415.214.060 to be paid after shop houses construction has reached 100% or no later than 24 months after land handover. The fourth stage payment amounting to Rp.4.245.642.180 to be paid no later than 48 months after land handover.

## 9) PT Senopati Perkasa

### A. Land Lease in Semut Kota Station, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 1 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 13.000 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 (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp.2.091.539.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.209.153.900 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.313.730.850 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.313.730.850 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.418.307.800 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.836.615.600 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan.

## 9) PT Senopati Perkasa

### B. Sewa Tanah di Stasiun Wonokromo, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangi tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 2 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (Persero) menyewakan lahan seluas ± 120.000 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 Rp.2.091.539.000 which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. For the first stage payment amounting to Rp.209.153.900 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.313.730.850 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp.313.730.850 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.418.307.800 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp.836.615.600 to be paid 6 month after the fourth stage payment.

## 9) PT Senopati Perkasa

### B. Land Lease in Wonokromo Station, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 1 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 120,000 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 (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp.3.796.719.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.379.671.900 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.569.507.850 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.569.507.850 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.759.343.800 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.1.518.687.600 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan. Untuk pembayaran kompensasi dalam perjanjian ini, PT Senopati Perkasa belum melakukan pembayaran kepada PT Kereta Api Indonesia. Kompensasi yang belum dibayarkan tersebut beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

- 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 at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp.3.796.719.000 which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to 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 (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 (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp759,343,800 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to 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. 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, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Senopati Perkasa yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (Persero). Perjanjian ditandatangani tanggal 1 Agustus 1997 dengan Akta Notaris No. 3 yang dibuat dihadapan Notaris Masri Husen, SH. Bentuk perjanjian kerjasama tersebut antara lain:

- PT Kereta Api (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 (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengolahan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut selama 30 tahun terhitung mulai 4 tahun sejak perjanjian ditandatangani.
- PT Senopati Perkasa diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun kepada PT Kereta Api (Persero) dengan kondisi layak pakai.
- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Senopati Perkasa sebesar Rp.2.474.575.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.247.457.500 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.371.186.250 harus dibayarkan setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikusai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.371.186.250 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Senopati Perkasa dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.494.915.000 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembangunan dimulai meskipun tanah belum kosong seluruhnya, atau 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan mana yang lebih dahulu. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.989.830.000 harus telah dibayarkan 6 bulan setelah pembayaran tahap keempat dilaksanakan.

## 9) PT Senopati Perkasa

### C. Land Lease in Stasiun Pasar Turi, Surabaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Senopati Perkasa relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on August 1, 1997 by Notarial Deed No. 3 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (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 (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 (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Senopati Perkasa of Rp.2.474.575.000 which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp.247.457.500 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.371.186.250 to be paid after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The third stage payment amounting to Rp.371.186.250 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Senopati Perkasa in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.494.915.000 to be paid no later than 6 month after construction begin even though the land still not entirely vacant or 6 month after the third stage payment, whichever is sooner. The fifth stage payment amounting to Rp.989.830.000 to be paid 6 month after the fourth stage payment.

## 10) PT Persada Sentosa Wirajaya

PT Kereta Api (Persero) mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Persada Sentosa Wirajaya yang berkenaan dengan penyewaan lahan milik PT Kereta Api (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 (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 KAI (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 (Persero) akan mendapatkan Hak Guna Bangunan (HGB) diatas Hak Pengelolaan Lahan (HPL) PT Kereta Api (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak pengosongan hunian liar selesai terlaksana secara tuntas.
- PT Persada Sentosa Wirajaya 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 Persada Sentosa Wirajaya sebesar Rp.2.500.000.000 yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran kompensasi akan dilaksanakan dalam lima tahap. Pembayaran tahap pertama sebesar Rp.250.000.000 dibayarkan pada saat penandatanganan perjanjian. Pembayaran tahap kedua sebesar Rp.375.000.000 dibayarkan paling lambat setelah 50% dari keseluruhan luas tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) diserahkan kepada PT Persada Sentosa Wirajaya dalam keadaan kosong.

## 10) PT Persada Sentosa Wirajaya

PT Kereta Api (Persero) entered into cooperative agreement with PT Persada sentosa Wirajaya a relating to the lease of land owned by PT Kereta Api (Persero). The agreement was signed on September 30, 1996, by Notarial Deed No. 79 of Notary Masri Husen, SH. The cooperative agreements include as follows:

- PT Kereta Api (Persero) leases the land area of ± 8.000 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 KAI (Persero) and PT Persada Sentosa Wirajaya about Asset utilization on Johar Street No. 1 Surabaya that there is a change of use to retail/ mall.
- PT Persada Sentosa Wirajaya with the recommendations from PT Kereta Api (Persero) will get the Rights to Build (Hak Guna Bangunan or HGB) on Rights to Use (Hak Pengelolaan Lahan or HPL) of PT Kereta Api (Persero) land for a maximum period of 30 years starting from 24 months since the evacuation of illegitimate residence has done completely.
- PT Persada Sentosa Wirajaya at the end of agreement will hand back the land, building along with its facilities which had been built by them to PT Kereta Api (Persero) with decent condition of use.
- For the use of the land, PT Kereta Api (Persero) receives cash compensation from PT Persada Sentosa Wirajaya of Rp.2.500.000.000, which is paid gradually.
- Compensation payments will be made within five stages. The first stage payment amounting to Rp.250.000.000 to be paid at the agreement signing date. The second stage payment amounting to Rp.375.000.000 to be paid at the latest after 50% of land area owned by PT Kereta Api (Persero) is handed over to PT Persada Sentosa Wirajaya in vacant condition.

Pembayaran tahap ketiga sebesar Rp.375.000.000 harus telah dibayarkan setelah seluruh tanah diserahkan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada PT Persada Sentosa Wirajaya dalam keadaan kosong. Pembayaran tahap keempat sebesar Rp.500.000.000 harus telah dibayarkan paling lambat 6 bulan setelah pembayaran tahap ketiga dilaksanakan. Pembayaran tahap kelima sebesar Rp.1.000.000.000 harus telah dibayarkan paling lambat 12 bulan setelah pembayaran keempat dilaksanakan. Untuk pembayaran kompensasi dalam perjanjian ini, PT Persada Sentosa Wirajaya belum melakukan pembayaran kepada PT Kereta Api Indonesia. Kompensasi yang belum dibayarkan tersebut akan beresiko kehilangan pendapatan bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

#### 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 KAI (Persero) atas lahan tersebut dengan jangka waktu paling lama 30 tahun terhitung mulai 24 bulan sejak perjanjian ini ditandatangani atau sesuai dengan berakhirnya masa waktu perjanjian.
- PT Persada Alam Nusantara diakhir perjanjian akan menyerahkan kembali lahan, bangunan berserta fasilitas didalamnya yang telah dibangun oleh PT Persada Alam Nusantara kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan kondisi layak pakai.

The third stage payment amounting to Rp.375.000.000 to be paid after all of land area is handed over by PT Kereta Api (Persero) to PT Persada Sentosa Wirajaya in vacant condition. The fourth stage payment amounting to Rp.500.000.000 to be paid no later than 6 months after the third stage payment. The fifth stage payment amounting to Rp.1.000.000.000 should be paid no later than 12 months after the fourth stage payment. For the Compensation payment in this agreement, PT Persada Sentosa Wirajaya have not paid yet to PT Kereta Api Indonesia. An unpaid compensation will be risks loss of income for PT Kereta Api Indonesia (Persero).

#### 11) PT Persada Alam Nusantara

PT Kereta Api Indonesia (Persero) signed an agreement with PT Persada Alam Nusantara associated with leasing land owned by PT Kereta Api Indonesia (Persero) for use as a shopping center building and other building. The agreement was signed on October 15, 2004 with a No. 165 deed prepared by Surjadi Jasin, SH., which has been modified in accordance with Addendum I dated January 23, 2007. Some important things that are defined in the agreement are:

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) rental of ± 10.504 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 KAI (Persero) will acquire Rights of Building Used on Rights of Land Managed of PT Kereta Api Indonesia (Persero) of land for a maximum period of 30 years since the 24 months since the signing of this agreement or in accordance with the contract expiration time.
- PT Persada Alam Nusantara at the end of the agreement will hand back the land, along with facilities in the building which had been built by PT Persada Alam Nusantara to PT Kereta Api Indonesia (Persero) with the condition that they can use.

- Atas penggunaan lahan tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan kompensasi tunai dari PT Persada Alam Nusantara sebesar Rp.9.190.790.000 belum termasuk PPN yang pembayarannya dilakukan secara bertahap.
- Pembayaran akan dilaksanakan dalam delapan tahap. Untuk tahap pertama sebesar Rp.1.394.100.000 dibayar pada saat ditandatangani perjanjian, tahap kedua sebesar Rp.1.447.000.000 setelah dikurangi option fee sebesar Rp.300.000, didapat Rp.1.147.000.000 selambat-lambatnya tanggal 14 April 2005, pembayaran tahap ketiga Rp.1.559.000.000 paling lambat tanggal 14 Oktober 2005, tahap keempat sebesar Rp.1.679.700.000 paling lambat tanggal 14 April 2006, tahap kelima Rp.1.809.600.000 pembayaran paling lambat tanggal 14 Oktober 2006, tahap keenam Rp.514.740.000 selambatnya tanggal 23 Januari 2007, tahap ketujuh dan kedelapan masing-masing sebesar Rp.390.882.000 dan Rp.395.768.000 selambat-lambatnya tanggal 23 Februari dan 23 Maret 2007.

## 50. CATATAN LITIGASI

### a. Investasi Pada PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM)

Pada tanggal 29 Agustus 2008, Perusahaan melakukan penempatan investasi dalam bentuk Kontrak Penempatan Dana (Discretionary Fund) pada PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) sebesar Rp5.000.000.000, dengan target investasi 11% per tahun untuk periode kontrak selama 3 (tiga) bulan.

Sehubungan dengan terjadinya subprime mortgage di Amerika Serikat yang berdampak langsung terhadap likuiditas dan ketidakmampuan PT OKCM untuk mengembalikan investasi Perusahaan yang telah jatuh tempo pada tanggal 29 Nopember 2008, sehingga PT OKCM melakukan perpanjangan 2 (dua) kali melalui surat konfirmasi pada tanggal 29 Nopember 2008 dan 27 Februari 2009, dengan periode perpanjangan selama 3 (tiga) bulan.

Kemudian dilakukan negosiasi dan tercapai kesepakatan yang diikuti dengan Addendum Pertama, dimana Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.1.000.000.000 pada tanggal 28 Mei 2009, sehingga sisa investasi menjadi sebesar Rp.4.000.000.000 yang akan diserahkan pada tanggal 27 Agustus 2009, dengan target investasi 12% per tahun dari investasi. Addendum perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 27 Mei 2009 dan dinotariilkan pada tanggal 17 Juni 2009.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

- For land use, PT Kereta Api Indonesia (Persero) receive cash compensation from PT Persada Alam Nusantara as much as Rp.9.190.790.000, excluding PPN, which is repaid gradually.
- Payment will be made in eight stages. For the first phase Rp.1.394.100.000 paid upon signing of the agreement, the second phase Rp.1.447.000.000 after deducting the cost of options amounting to Rp.300.000, Rp.1.147.000.000 obtained no later than the date 14 April, 2005 Rp.1.559.000.000 third stage payment no later than the date of October 14, 2005 Rp.1.679.700.000 fourth stage no later than April 14, 2006, stage fifth Rp.1.809.600.000 payment no later than the date of October 14, 2006, the sixth stage of Rp.514.740.000 January 23, 2007 at the last stage, the seventh and eighth respectively Rp.390.882.000 and Rp.395.768.000 no later than February 23 and March 23, 2007.

## 50. LITIGATION NOTES

### a. Investment to PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM)

On August 29, 2008, a subsidiary of placing their investments in the form of Contract Placement Fund (Discretionary Fund) at PT Optima Kharya Capital Management (PT OKCM) amounting to Rp5.000.000.000, with an investment target of 11% per annum for the period of contract for three (3) months.

In relation to the occurrence of subprime mortgage in United States that directly to the liquidity and inability PT OKCM to return to the Company investment matured on November 29, 2008, therefore PT OKCM perform extensions 2 (two) times through a confirmation letter on November 29, 2008 and February 27, 2009, with a period of extension of 3 (three) months.

Then negotiate and reach an agreement that is followed by the First Amendment, which the subsidiaries receive a share of investment amounting to Rp.1.000.000.000 OKCM PT on May 28, 2009, so the remaining investment of Rp.4.000.000.000 which will be presented on August 27, 2009, with the target investment of 12% per year of investment. Addendum to the agreement signed on May 27, 2009 and in real memorandum on June 17, 2009.

Sampai dengan tanggal jatuh tempo pengembalian invsetasi Perusahaan tanggal 27 Agustus 2009, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka perjanjian investasi diperpanjang lagi berdasarkan Addendum Kedua Sementara, dimana sisa dana investasi sebesar Rp.4.000.000.000 milik Perusahaan akan dikelola kembali dalam jangka waktu sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan terhitung sejak tanggal 29 Agustus 2009 dengan target investasi 12% per tahun. Addendum Kedua Sementara ini ditandatangani pada tanggal 11 September 2009.

Sampai dengan tanggal pada tanggal 28 Februari 2010, PT OKCM masih tidak dapat mengembalikan investasi, maka kontrak diperpanjang lagi berdasarkan berdasarkan Addendum Kedua dalam kondisi Perusahaan menerima pengembalian sebagian investasi dari PT OKCM sebesar Rp.100.000.000, sehingga sisa dana investasi milik perusahaan menjadi sebesar Rp.3.900.000.000. Nilai tersebut belum termasuk perhitungan target investasi dan denda akibat keterlambatan PT OKCM dalam mengembalikan sisa dana investasi dengan tepat waktu. Pada Addendum ini dimasukkan pasal penyerapan reksadana penempatan terbatas berupa kebun kelapa sawit dan pabrik mini kelapa sawit sebagai underlying assets yang pengelolaannya diserahkan kepada Manajer Investasi. Addendum ini ditandatangani pada tanggal 1 April 2010.

Ketidakmampuan PT OKCM berlanjut sehingga kontrak diperpanjang berdasarkan Addendum Ketiga yang ditandatangani pada tanggal 2 Agustus 2010. Sehubungan dengan berakhirnya Addendum Ketiga dan PT OKCM masih belum mampu mengembalikan investasi, Direksi Perusahaan sedang melakukan negosiasi untuk melakukan penandatanganan Addendum Keempat. Disamping itu manajemen sedang melakukan upaya secara kolektif melalui Forum Nasabah KPD OKCM untuk menyelesaikan secara hukum melalui Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (BAPEPAM-LK).

Sehubungan dengan keterlambatan tingkat pengembalian investasi PT OKCM, berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan tanggal 29 Mei 2009 menetapkan estimasi penyisihan kerugian investasi di PT OKCM untuk tahun 2008 adalah sebesar Rp.1.000.000.000 atau sebesar 20% dari nilai investasi tahun 2008 dan sebesar Rp800.000.000 untuk tahun 2009, sehingga akumulasi penyisihan kerugian investasi sebesar Rp1.800.000.000, yang dibebankan sekaligus pada tahun 2009. Penyisihan atas kerugian investasi PT OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek".

Until the maturity date of return on investment subsidiaries on August 27, 2009, PT OKCM still unable to return the investment, the investment agreement was extended again under the Second Amendment while, where the remaining investment funds amounting to Rp.4.000.000.000 owned subsidiaries will be managed back in time at least 6 (six) months from the date of August 29, 2009 with an investment target of 12% per year. While the Second Amendment was signed on September 11, 2009.

On February 28, 2010, PT OKCM still unable to return the investment, the contract was extended under the Second Amendment in a state of its subsidiaries received OKCM PT part of the investment amount of Rp.100.000.000, so the remainder of the investment fund owned by a subsidiary for Rp.3900.000.000. Total does not include the calculation of investment targets and penalties for OKCM PT late in returning the remaining investment fund in a timely manner. In the Addendum to this article included in mutual funds limited the placement of oil palm plantations and palm oil processing plant mini as the underlying asset custody Investment Manager. This addendum was signed on April 1, 2010.

The inability of PT OKCM continue to ensure that the contract is extended by the third addendum, signed on August 2, 2010. Relative to the end of the third and OKCM PT addendum even they can't pay the investment, a subsidiary of Administration is negotiating to make the signing of the fourth addendum. In addition, management is a collective effort by the KPD OKCM clients Forum to settle legally through the Capital Market and Financial Institution Supervisory Board (Bapepam-LK).

In the late PT OKCM ROI based on general meeting of shareholders on 29 May, 2009 estimated reserve for loss on investments in PT OKCM for 2008 Rp.1.000.000.000 or equal 20% of the value of investment in 2008 and amounted Rp.800.000.000 for 2009 so that the accumulated reserve for possible losses on investment amounted Rp.1.800.000.000, to be levied at the same time in 2009. Reserves for losses on investment represented PT OKCM "Unrealized Impairment of Securities".

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi tanggal 16 November 2010, Perusahaan melakukan penyisihan kerugian atas investasi PT OKCM sebesar Rp2.100.000.000. Penyisihan atas kerugian investasi PT OKCM tersebut disajikan "Rugi yang Belum Terealisasi atas Penurunan Efek", sehingga jumlah akumulasi penyisihan kerugian investasi tersebut sebesar Rp.3.900.000.000.

Pada tanggal 26 Januari 2010 PT OKCM melakukan gugatan perbuatan melawan hukum terhadap PT Kereta Api (Persero) dengan nomor surat 0253/Gugatan/SIP/I/2010 terkait kerugian materiil Rp.12.750.000.000 dan kerugian immaterial Rp.50.000.000.000.

Pada tanggal 4 Oktober 2010, berdasarkan Salinan Resmi Putusan Perkara Perdata No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel atas putusannya tanggal 2 September 2010, Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, menyatakan bahwa:

- 1) Pengadilan Negeri Jakarta Selatan tidak berwenang untuk mengadili perkara atas gugatan dari PT OKCM;
- 2) Menghukum PT OKCM untuk membayar biaya perkara sebesar Rp.461.000 (empat ratus enam puluh satu ribu rupiah).

Atas keputusan tersebut, PT OKCM mengajukan banding dan diputuskan oleh Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Surat Pemberitahuan Isi Putusan Banding No. 637/PDT/2010/PT.DKI.JKT tertanggal 6 Desember 2011 yang menyatakan bahwa:

- 1) Menerima permohonan banding dari PT 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 Rp.150.000 (seratus lima puluh ribu rupiah).

Perusahaan telah melaporkan dan menggugat PT OKCM ke Pengadilan sebagai berikut:

- 1) Pada tanggal 1 Desember 2011, melalui anak perusahaan, PT Railink, telah menunjuk Indra Marzon, SH., selaku Advokat dan/ atau selaku Konsultan Hukum Perseroan, dalam Perkara Permohonan Gugatan Ingkar Janji (Wanprestasi) di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan atas PT OKCM (PT OKCM) dan telah didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dengan Nomor Register 691/Pdt.6/2011/PN Jakarta Selatan tanggal 23 Desember 2011.

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

Based on the Decision of the Board of Directors on November 16, 2010, the subsidiary of a provision of Rp.2.100.000.000. PT OKCM. Allowance for investment losses is presented PT OKCM "Unrealized Loss on Impairment of Securities." So that the amount of the accumulated allowance for losses on these investments is Rp.3.900.000.000.

PT OKCM filled the lawsuit to PT Kereta Api (Persero) on 26 January, 2010 number 0253/Gugatan/SIP/I/2010 related material losses in amount to Rp.12.750.000.000 and immaterial losses in amount to Rp.50.000.000.000.

On October 4, 2010, based on a copy of the Official verdict of the Civil Case No. 149/Pdt.G/2010/ PN.Jkt.Sel over decision on September 2, 2010, the South Jakarta District Court, stating that:

- 1) The South Jakarta District Court is not authorized to adjudicate the matter over a lawsuit from PT OKCM;
- 2) Punish PT OKCM to pay fees amounting to Rp.461.000 (four hundred sixty one thousand rupiah).

Upon the decision, PT OKCM filed an appeal and decided by the South Jakarta District Court with the contents of the notice of Appeal Ruling No. 637/PDT/2010/PT.DKI.JKT dated December 6, 2011, which States that:

- 1) Receive appeal from PT OKCM;
- 2) Strengthen the South Jakarta State Court Decision No. 149/Pdt.G/2010/PN.Jkt.Sel on September 2, 2010;
- 3) Punish PT OKCM to pay the fees in the second level of the Court of appeal on a number of Rp.150.000 (one hundred fifty thousand rupiah).

The company has reported and sue PT OKCM to the Court as follows:

- 1) On December 1, 2011, through its subsidiary, PT Railink, has appointed Indra Marzon, SH., As the Advocate and / or as a legal consultant of the Company, in Case Petition Lawsuit broken promises (default) in the South Jakarta District Court with the PT OKCM (PT OKCM) and was registered at the Registrar's Office by the South Jakarta District Court of South Jakarta Register No. 691/Pdt.6/2011/PN dated December 23, 2011.

- 2) 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.

**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;
- 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;

- 2) On December 22, 2011 the company directly appointed the Handika Honggowongso & Partners Law to report the PT OKCM to the Polda Metro Jaya Police in connection with FRAUD and or embezzlement and or MONEY LAUNDERING with proof of report number: TBL/4498/XII/2011/PMJ/Dit Reskrimum.

**b. Joint Operation Problems**

On 16 January 2013, based on Commissioners Letter Number 02/CA/KOM/I/2103 about SPI Audit Investigation Progress over Land Issues in Daop 4 Semarang and Daop 6 Yogyakarta that the results of the discussion between SPI and Audit Committee about the gaffe on cooperation agreement PT Kereta Api Indonesia with CV Citra Indah Semarang (CIS) and PT Abeta Cipta Indah (ACI) to two contracts in Daop 4 Semarang and five contracts in Daop 6 Yogyakarta still in investigated detail problems, obtained the facts as follows:

- 1) CIS and ACI managed the HPL certificate under company's name, as compensation the HGB certificate is given under each company on company's JPL.
- 2) The term of the leasing contract is made 3 or 5 years and could extended no more than 3, 5, or 10 times which disclosed in contract and some contracts are given grace period outside the term of contract.
- 3) From 7 leasing contracts, 5 land contracts is issuanced 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 kaviling 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) 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

### 1) Pengangkatan Direksi

Sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia nomor SK-04/MBU/2013 tentang pengangkatan anggota Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang telah diterima berdasarkan surat dari Sekretaris Kementerian BUMN nomor S-12/S.MBU/2013 tanggal 11 Januari 2013, bahwa Edi Sukmoro diangkat menjadi Direktur Pengelolaan Aset Non Produksi.

### 2) Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris

Sesuai Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia Nomor : SK-184/MBU/2013 tanggal 15 Maret 2013 tentang Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia, yang telah diterima berdasarkan surat dari Sekretaris Kementerian BUMN Nomor : S-226/S.MBU/2013 tanggal 11 Maret 2013, menyatakan mengangkat Sdr. Muchtar Arifin sebagai Anggota Dewan Komisaris Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia.

### 3) Pengajuan Perubahan Kebijakan Akuntansi Aset Bantuan Pemerintah Yang Belum Ditentukan Statusnya (BPYBDS)

Sesuai Surat dari PT KAI kepada Meneg BUMN No. KU.102/III/2/KA-2013 tanggal 13 Maret 2013, bahwa PT KAI megajukan permohonan persetujuan untuk melakukan secara prospektif atas perubahan kebijakan akuntansi pengakuan aset BPYBDS. Berdasarkan Surat Pernyataan Direksi PT KAI No. KU.102/III/7/KA-2013 tanggal 21 Maret 2013, bahwa perlakuan prospektif telah mendapat persetujuan dari Meneg BUMN.

- 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

### 1) Director Appointment

Based on the Decree of Minister of State Owned Enterprises as the General Meeting of Shareholders PT Kereta Api Indonesia (Persero) number SK-04/MBU/2013 on Appointment of Director, accepted based on Secretary of State-Owned Enterprises Ministry's appointment number S-12/S.MBU/2013 dated January 11, 2013 has been appointed Edi Sukmoro to be a Non Production Asset Management Director.

### 2) Commissioner Member Appointment

Based on the Decree of the Minister of State Owned Enterprises As a General Meeting of Shareholders PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: SK-184/MBU/2013 dated March 15, 2013 on the Appointment of Members of the Board of Commissioners of the PT Kereta Api Indonesia (Persero), received by letter from the Secretary of the Ministry of BUMN Number: S-226/S.MBU/2013 dated March 11, 2013, states raised Mr. Muchtar Arifin as a Member of the Board of Commissioners of the PT Kereta Api Indonesia (Persero)

### 3) Filing Changes in Accounting Policies of The Government Participation Equity (BPYBDS)

based on letter from PT KAI to State Minister BUMN No.. KU.102/III/2/KA-2013 dated March 13, 2013, that PT KAI apply for approval to conduct a prospective change in accounting policy on the recognition of assets BPYBDS. Based on the Directors' Statement PT KAI No. KU.102/III/7/KA-2013 dated March 21, 2013, that the prospective treatment was approved by the State Minister BUMN.

## 52. REKLASIFIKASI AKUN

Beberapa akun dalam laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 telah direklasifikasi agar sesuai dengan penyajian laporan keuangan konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012 untuk tujuan perbandingan.

Akun-akun per 31 Desember 2011 yang telah direklasifikasi adalah sebagai berikut:

	2011		
	Sebelum reklasifikasi/ Before reclassification	Setelah reklasifikasi/ After reclassification	
<b>Aset Tetap</b>	<b>3.511.511.914.160</b>	<b>3.924.172.361.931</b>	<b>Fixed Assets</b>
<b>Aset Dalam Pelaksanaan</b>	<b>460.501.815.776</b>	<b>66.714.368.157</b>	<b>Construction In Progress</b>
<b>Aset Tetap Tidak Produktif dan Scrap</b>			<b>Non-Productive Fixed Assets and Scrap</b>
Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO)	95.856.327.166	-	Retired fixed assets (ATDO)
Tanah Lintas Non-Operasi (TLNO)	15.088.782.632	-	Non - operated land (TLNO)
Aset Tanah (Bangun-Kelola-Serah)	2.372.900.263	-	Land assets (Built-Of-Transferred)
Aset Tetap Yang Dikuasai Pihak Ketiga	1.411.317.257	-	Assets controlled by third parties
Scrap	145.613.173	-	Scrap
	114.874.940.491	-	
Cadangan penghapusan	(95.996.446.619)	-	Provision of write - off
Nilai Buku	18.878.493.872	-	Book value
<b>Persediaan Scrap</b>			<b>Scrap Inventory</b>
Scrap	145.613.173	145.613.173	Scrap
Cadangan penghapusan	(145.613.173)	(145.613.173)	Provision of write - off
Nilai Buku	-	-	Book value
<b>Lain-lain</b>			<b>Others</b>
Aset Tetap Yang Dihentikan Dari Operasi (ATDO)	95.856.327.166	95.856.327.166	Retired fixed assets (ATDO)
Cadangan penghapusan	(95.850.833.446)	(95.850.833.446)	Provision of write - off
Jumlah	5.493.720	5.493.720	Total
<b>Aset Lancar Lainnya</b>	<b>195.097.428.500</b>	<b>194.033.149.763</b>	<b>Other current assets</b>
<b>Aset Pengelolaan Bersama</b>	-	1.064.278.737	<b>Joint operation assets</b>
<b>Pendapatan</b>	<b>5.859.606.495.882</b>	<b>6.094.094.921.185</b>	<b>Revenue</b>
<b>Pendapatan Operasional Lainnya</b>	<b>234.488.425.303</b>	<b>-</b>	<b>Other Operation Income</b>

## 53. PERSETUJUAN LAPORAN KEUANGAN

Manajemen bertanggungjawab sepenuhnya terhadap penyusunan laporan keuangan dan catatan atas laporan keuangan yang telah disetujui pada tanggal 22 Maret 2013.

## 53. APPROVAL OF FINANCIAL STATEMENTS

The Management responsible for preparing financial statements and notes to financial statements, which were adopted on March 22, 2013.

**INFORMASI TAMBAHAN  
LAPORAN KEUANGAN - ENTITAS INDUK/  
SUPPLEMENTARY INFORMATION  
FINANCIAL STATEMENTS - PARENT ENTITY**



The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
**INFORMASI TAMBAHAN**  
**LAPORAN POSISI KEUANGAN**  
**31 Desember 2012 dan 2011**  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
**SUPPLEMENTARY INFORMATION**  
**STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION**  
**December 31, 2012 and 2011**  
(Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
<b>ASET</b>			<b>ASSETS</b>
<b>ASET LANCAR</b>			<b>CURRENT ASSETS</b>
Kas dan Setara Kas	788.491.661.440	261.808.974.641	Cash and cash equivalent
Investasi Jangka Pendek	-	-	Short-term investment
Piutang Usaha (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu Rp.4.269.389.189 tahun 2012 dan Rp.6.696.563.007 tahun 2011)	421.515.203.802	490.925.689.849	Trade receivable (net allowance for doubtful accounts of Rp.4.269.389.189 in 2012 and Rp.6.696.563.007 in 2011)
Piutang Lain-Lain (setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp.183.759.065.307 tahun 2012 dan Rp.177.181.031.728 tahun 2011)	42.823.845.724	38.743.766.470	Other receivable (net of allowance for doubtful accounts of Rp.183.759.065.307 in 2012 and Rp.177.181.031.728 in 2011)
Persediaan	692.500.147.012	561.504.718.673	Inventories
Pendapatan Yang Masih Harus Diterima	5.548.689.242	3.022.176.822	Accrued income
Uang Muka	132.231.752.288	9.703.265.128	Advances
Pajak Dibayar Dimuka	40.617.171.616	20.886.433.001	Prepaid taxes
Aset Lancar Lainnya	118.277.525.607	184.134.459.235	Other current assets
Jumlah Aset Lancar	<u>2.242.005.996.730</u>	<u>1.570.729.483.819</u>	Total current assets
<b>ASET TIDAK LANCAR</b>			<b>NON CURRENT ASSETS</b>
Penyertaan Pada Entitas Anak	369.237.000.000	349.101.000.000	Investments in subsidiaries
Aset Pajak Tangguhan	188.036.743.739	185.798.543.346	Deferred tax assets
Aset Tetap (setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp.2.585.291.812.671 tahun 2012 dan Rp.2.233.681.582.447 tahun 2011)	5.675.721.837.234	3.723.085.344.733	Fixed assets (net accumulated depreciation of Rp.2.585.291.812.671 in 2012 and Rp.2.233.681.582.447 in 2011)
Investasi Properti	945.283.762	1.239.552.779	Property investments
Aset Lain-Lain:			Other assets:
Aset Dalam Pelaksanaan	-	56.906.946.461	Construction In Progress
Persediaan Scrap - Bersih	6.109.939.010	-	Net - Scrap inventories
Beban Ditangguhkan - Bersih	-	-	Net - Deferred charges
Aset Tak Berwujud - Bersih	4.496.899.598	-	Net - Intangible Assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana - Bersih	180.760.918.916	-	Net - Infrastructure assets operating rights
Dana Pensiu Swakelola	51.560.166.018	52.463.909.852	Self-managed pension fund
Lain-lain	85.069.170	5.493.720	Others
Jumlah Aset Lancar	<u>6.476.953.857.446</u>	<u>4.368.600.790.891</u>	Total non current assets
<b>JUMLAH ASET</b>	<u><u>8.718.959.854.177</u></u>	<u><u>5.939.330.274.710</u></u>	<b>TOTAL ASSETS</b>

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
 INFORMASI TAMBAHAN  
 LAPORAN POSISI KEUANGAN  
 31 Desember 2012 dan 2011  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
 SUPPLEMENTARY INFORMATION  
 STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION  
 December 31, 2012 and 2011  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
<b>LIABILITAS DAN EKUITAS</b>			
<b>LIABILITAS</b>			<b>LIABILITY AND EQUITY</b>
<b>LIABILITAS LANCAR</b>			<b>LIABILITIES</b>
Pinjaman Jangka Pendek	729.819.240.968	404.940.717.055	Short-term loans
Utang Usaha	738.426.378.211	357.983.112.870	Trade payables
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	77.854.792.125	113.381.971.998	Accrued Expenses
Utang Pajak	209.745.500.691	163.232.329.049	Taxes payable
Pendapatan Diterima Dimuka	207.050.522.432	119.920.098.180	Unearned revenues
Utang Lancar Lainnya	146.760.288.987	50.706.670.551	Other current liabilities
Jumlah Liabilitas Lancar	<u>2.109.656.723.414</u>	<u>1.210.164.899.703</u>	Total current liabilities
<b>LIABILITAS TIDAK LANCAR</b>			<b>NON CURRENT LIABILITIES</b>
Liabilitas Imbalan Pasca Kerja	78.840.969.000	69.151.972.000	Post-employment benefit obligations
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	575.763.202.000	655.263.202.000	Lump sum pension contribution liability
Utang Iuran Pensiun Swakelola	51.560.166.018	52.463.909.852	Self-managed pension fund contribution liability
Pinjaman Jangka Panjang	724.133.095.862	91.800.000.000	Long-term loans
Jumlah Liabilitas Tidak Lancar	<u>1.430.297.432.880</u>	<u>868.679.083.852</u>	Total non current liabilities
<b>JUMLAH LIABILITAS</b>	<u>3.539.954.156.294</u>	<u>2.078.843.983.555</u>	<b>TOTAL LIABILITIES</b>
<b>EKUITAS</b>			<b>EQUITY</b>
Modal Saham	3.296.547.000.000	2.470.000.000.000	Capital stock
(Modal dasar 3.500.000 saham, nominal Rp.1.000.000 per saham. Ditempatkan dan disetor penuh 3.296.547 saham pada 2012 dan 2.470.000 saham pada 2011)			(Authorized 3.500.000 shares, par Rp.1.000.000 per share. Issued and fully paid 3.296.547 in 2012 and 2.470.000 shares in 2011)
Bantuan Pemerintan Yang Belum Ditentukan Statusnya	951.193.264.935	826.546.294.646	Government equity participation
Selisih Likuidasi	968.134.948	968.134.948	Difference liquidation
Saldo Laba:			Retained earnings:
Cadangan Umum	4.747.279.983	4.747.279.983	General reserve
Saldo Laba Yang Dicadangkan	669.202.921.083	468.304.367.743	Appropriated
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	256.347.096.933	89.920.213.835	Unappropriated
<b>JUMLAH EKUITAS</b>	<u>5.179.005.697.882</u>	<u>3.860.486.291.155</u>	<b>TOTAL EQUITY</b>
<b>JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS</b>	<u>8.718.959.854.177</u>	<u>5.939.330.274.710</u>	<b>TOTAL LIABILITY AND EQUITY</b>

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK**  
**INFORMASI TAMBAHAN**  
**LAPORAN LABA RUGI KOMPREHENSIF**  
 Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
 (Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY**  
**SUPPLEMENTARY INFORMATION**  
**STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME**  
 For The Years Ended December 31, 2012 and 2011  
 (Expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
PENDAPATAN	6.323.313.540.373	5.698.061.691.168	REVENUE
BEBAN POKOK PENDAPATAN	4.531.506.158.336	4.361.581.513.963	COST OF REVENUES
Laba Kotor	<u>1.791.807.382.036</u>	<u>1.336.480.177.205</u>	Gross profit
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Beban Umum dan Administrasi	<u>1.168.776.490.077</u>	<u>1.193.678.064.214</u>	General and administration expenses
Laba Usaha	<u>623.030.891.959</u>	<u>142.802.112.991</u>	Operating income
PENDAPATAN (BEBAN) LAIN-LAIN			OTHER INCOME (EXPENSES)
Pendapatan Bunga	12.415.596.382	10.906.805.118	Interest income
Beban Bunga Pinjaman	(71.447.854.332)	(24.952.269.991)	Interest expense
Lain-Lain - Bersih	(42.752.781.138)	165.981.097.989	Net - others expense
Jumlah Pendapatan (Beban) Lain-Lain	<u>(101.785.039.088)</u>	<u>151.935.633.116</u>	Total other income (expenses)
LABA SEBELUM PAJAK PENGHASILAN	<u>521.245.852.871</u>	<u>294.737.746.107</u>	PROFIT BEFORE INCOME TAX
MANFAAT (BEBAN) PAJAK PENGHASILAN			BENEFIT (EXPENSE) INCOME TAX
Pajak Kini	(155.148.371.000)	(81.103.086.750)	Current tax
Pajak Tangguhan	2.238.200.393	(9.857.051.395)	Deferred tax
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan	<u>(152.910.170.607)</u>	<u>(90.960.138.145)</u>	Total benefit (expense) income tax
LABA BERSIH TAHUN BERJALAN	<u>368.335.682.263</u>	<u>203.777.607.962</u>	CURRENT YEAR NET-INCOME
PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN	-	-	OTHER COMPREHENSIVE INCOME
JUMLAH PENDAPATAN KOMPREHENSIF LAIN	<u>368.335.682.263</u>	<u>203.777.607.962</u>	TOTAL OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Laba Per Saham - Diatribusikan Kepada Pemilik Entitas Induk			Earning per share - attributable to owners of the Parent Entity
Dasar	<u>134.159,00</u>	<u>82.501,06</u>	Basic

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK  
INFORMASI TAMBAHAN  
LAPORAN ARUS KAS  
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY  
SUPPLEMENTARY INFORMATION  
STATEMENTS OF CASH FLOWS  
For the years ended December 31, 2012 and 2011  
(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI</b>			
Laba (Rugi) Operasi - Bersih	368.335.682.263	203.777.607.962	<b>CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES</b>
Ditambah (dikurangi) pos-pos yang tidak mempengaruhi kas dan setara kas:			<b>Net Income (Loss) From Operations</b>
Penyusutan Aset Tetap	214.466.288.491	240.254.785.131	Increased (decreased) in accounts that not affect cash and cash equivalents
Amortisasi Hak Pengelolaan Aset Prasarana	11.249.836.090	-	Depreciation of fixed assets
Aset Pajak Tangguhan	(2.238.200.393)	9.857.051.395	Infrastructure assets operating rights amortization
Selisih rekonsiliasi BPYBDS	124.646.970.289	(67.452.308.866)	Deferred tax assets
Setoran Modal Pemerintah	826.547.000.000	-	Difference of Government equity participation reconciliation
Utang Iuran Pensiun Sekaligus	(79.500.000.000)	(79.500.000.000)	Government capital paid
Kewajiban Imbalan Pasca Kerja	9.688.997.000	27.335.372.000	Lump sum pension contribution liability
Dana Iuran Pensiun Swakelola	903.743.834	18.110.605.424	Post-employment benefit obligations
Cadangan Penghapusan Piutang	4.150.859.761	1.600.655.625	Self-managed pension fund
Kas dan setara kas sebelum perubahan modal kerja	<u>1.478.251.177.336</u>	<u>353.983.768.672</u>	Allowance for doubtful accounts
Perubahan Modal Kerja:			Cash and cash equivalents before changes of working capital
Penurunan (Kenaikan) Aset Lancar:			Changes of working capital
Piutang Usaha	71.779.250.339	(331.692.652.164)	Increase (decrease) of current assets
Piutang Lain-lain	(10.599.703.306)	(16.345.269.506)	Trade receivables
Persediaan	(130.995.428.339)	8.863.464.404	Other receivables
Pendapatan Yang Masih Harus Diterima	(2.526.512.420)	135.593.613.762	Inventories
Uang Muka	(122.528.487.160)	31.907.065.368	Unbilled receivables
Uang Muka Pajak	(19.730.738.615)	74.962.275.077	Advances
Aset Lancar Lainnya	65.856.933.628	84.427.808.572	Tax advances
Kenaikan (Penurunan) Kewajiban Lancar:			Other current assets
Utang Usaha	380.443.265.341	139.338.868.484	Increase (decrease) of current liabilities
Biaya Yang Masih Harus Dibayar	(35.527.179.873)	(15.801.169.013)	Trade payable
Utang Pajak	46.513.171.642	51.796.339.194	Accrued expenses
Pendapatan Diterima Dimuka	87.130.424.253	24.023.668.791	Tax payable
Utang Lancar Lainnya	96.053.618.436	(16.866.601.780)	Unearned revenue
	<u>425.868.613.924</u>	<u>170.207.411.189</u>	Other current liabilities
Kas bersih diperoleh dari (digunakan untuk) aktivitas operasi	<u>1.904.119.791.260</u>	<u>524.191.179.861</u>	Net cash provided from (used for) operating activities

The original consolidated financial statements included herein are in Indonesian language.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - ENTITAS INDUK  
INFORMASI TAMBAHAN  
LAPORAN ARUS KAS  
Untuk Tahun-Tahun Yang Berakhir 31 Desember 2012 dan 2011  
(Disajikan dalam Rupiah penuh, kecuali dinyatakan lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) - PARENT ENTITY  
SUPPLEMENTARY INFORMATION  
STATEMENTS OF CASH FLOWS  
For the years ended December 31, 2012 and 2011  
(Amounts are expressed in full of Rupiah, unless otherwise stated)

	2012	2011	
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI</b>			<b>CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES</b>
<b>INVESTASI</b>			Disposal of assets acquisition
Pelepasan (Perolehan) Aset:			Investments in subsidiaries
Penyerahan Pada Anak Perusahaan	(20.136.000.000)	(74.864.000.000)	Acquisition of fixed assets
Aset Tetap	(2.167.102.780.992)	(1.023.383.856.262)	Infrastructure assets operating rights
Hak Pengelolaan Aset Prasarana	(192.010.755.006)	-	Property investments
Investasi Properti	294.269.017	(1.239.552.779)	Construction in progress
Aset Dalam Pelaksanaan	56.906.946.461	13.335.717.976	Spare parts and slow moving equipment
Persediaan Scrap	(6.109.939.010)	-	Intangible assets
Aset Tak Berwujud	(4.496.899.598)	-	Self - managed pension obligation
Dana Iuran Pensiun Swakelola	(903.743.834)	(18.110.605.424)	Others
Lain-lain	(79.575.450)	-	
Kas bersih diperoleh dari (digunakan) untuk aktivitas operasi	<u>(2.333.638.478.412)</u>	<u>(1.104.262.296.490)</u>	Net cash provided by (used in) investing activities
<b>ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN</b>			<b>CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES</b>
Pinjaman Jangka Pendek	324.878.523.913	243.117.199.845	Short-term loans
Pinjaman Jangka Panjang	632.333.095.862	91.800.000.000	Long-term loans
Pembagian Laba Tahun Sebelumnya:			In profits the previous year
Saldo Laba Yang Dicadangkan	200.898.553.340	212.009.367.231	appropriated retained earnings
Saldo Laba Yang Belum Dicadangkan	(200.899.258.695)	(212.009.367.231)	unappropriated retained earnings
Program PKBL	(1.009.540.470)	(4.326.720.000)	PKBL Programs
Kas bersih diperoleh dari (digunakan) untuk aktivitas pendanaan	<u>956.201.373.949</u>	<u>330.590.479.845</u>	Net cash provided (by used) in financing activities
Kenaikan (Penurunan) Kas dan Setara Kas	526.682.686.798	(249.480.636.784)	Increase (Decrease) In Cash and Cash Equivalents
Kas dan Setara Kas awal tahun	<u>261.808.974.641</u>	<u>511.289.611.425</u>	Cash and Cash Equivalents at Beginning of Year
<b>Kas dan Setara Kas akhir tahun</b>	<b>788.491.661.440</b>	<b>261.808.974.641</b>	<b>Cash and Cash Equivalents at End of Year</b>



# Data Perusahaan



## Profil Dewan Komisaris



### DRS. H. IMAN HARYATNA

Komisaris Utama

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak Juni 2011. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Kasubdis Litpers Dispam Polri (2000), Wakapolda Jawa Timur (2001), Kapolda NTB (2001), Direktur "A" Baintelkam Polri (2002), Kapolda Sumatera Selatan (2005), Kababinkam Polri (2006) dan Kabaharkam Polri (2010).

Iman Haryatna lahir di Cianjur pada tanggal 19 Oktober 1952. Lulus AKABRI Bagian Kepolisian pada tahun 1975. Memperoleh berbagai penghargaan diantaranya, dianugerahi Bintang Bhayangkara Nararya, sebagai warga Kehormatan Brimob, tanda Kehormatan Brimob dan Tanda Kehormatan "Bintang Bhayangkara Pratama".



### ABI KUSNO

Komisaris

Menjabat sebagai komisaris sejak Mei 2010. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Asops Kasdivif-1 (1997), Aslog Kasdam – IX/UDY (1198), Paban – II/bekum Slog TNI (2000), Kababek dan TNI (2004), Aslog Kasum TNI (2006).

Abi Kusno lahir di Situbondo 13 September 1951, lulus dari sesko ABRI pada tahun 1996 dan meraih gelar Mayjen pada tahun 2006. Memperoleh berbagai penghargaan diantaranya S.L Seroja, S.L Kesetiaan VIII tahun, S.L Raksma Darma, S.L Kesetiaan XXIV Tahun, S.L Kartika Eka Paksi Nararya, dan Bintang Yudha Dharma Nararya.



### YAHYA OMBARA

Komisaris

Menjabat sebagai Komisaris sejak 2007. Saat ini beliau sebagai Advokat/Konsultan Hukum freelance. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Direktur Utama PT. Citra Maskini Jaya Penerbit Harian Yogyakarta Post dan merangkap Pemimpin Umum Harian Yogyakarta Post, Pemimpin Umum Harian Sudirman Pos, Pemimpin Redaksi Tabloid Gelora Mahasiswa, Sekretaris Seksi Pembinaan, Penggalangan dan Penggerahan Massa – Jaringan TIMKAMPNAS SBY – JK (2004), Seksi Polhukam pada LSM SEKOJI INDORATU Pusat, Konsultan Hukum Kantor Law Firm Sholeh & Adnan Associate, dan Komisaris PT. Harlan Bektik Corp.

Lahir di Teluk Betung 18 Mei 1955, meraih gelar Sarjana Filsafat dari Universitas Gadjah Mada (UGM) tahun 1986, Sarjana Hukum dari Universitas Gadjah Mada tahun 2005, dan memperoleh gelar S2 Hukum dari Universitas Gadjah Mada.

**Dr.Ir. ASHWIN SASONGKO S, MSC.**

Komisaris

Menjabat sebagai komisaris sejak Januari 2011. Saat ini beliau menjabat sebagai Dirjen Aplikasi Informatika, Depkominfo. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Dirjen Aplikasi Telematika Depkominfo, Sekretaris Jenderal Depkominfo, Sekretaris Kementerian Riset dan Teknologi, Plt. Deputi Menteri Komunikasi dan Informatika (merangkap SesMen Ristek), Deputi Menteri Komunikasi dan Informasi Bidang Telematika, dan Wakil Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPTT). Berbagai penghargaan telah diraihnya seperti Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan dan Satyalancana Karya Satya 20 tahun.

Ashwin lahir di Surabaya 16 Mei 1954, meraih gelar Sarjana bidang Elektronik dari Institut Teknologi Bandung (ITB), gelar master bidang *Power Electronics* dari Aston University, UK , dan memperoleh gelar S3 dari Aston University bidang *Power Electronics*.

**MARTINUS SUWASONO**

Komisaris

Menjabat sebagai komisaris sejak tahun 2008. Saat ini sebagai Komite Audit di PT. Pelindo II. Sebelumnya menjabat sebagai Direktur Pengawasan Badan Usaha Jasa Perhubungan, Pariwisata, Kawasan Industri dan Jasa lainnya pada Deputi Bidang Akuntan Negara BPKP, Kepala Perwakilan BPKP Propinsi Bengkulu, Direktur Hambatan Kelancaran Pembangunan pada Deputi Bidang Investigasi BPKP, Kepala Perwakilan BPKP Propinsi Nusa Tenggara Timur di Kupang dan Kepala Bidang Investigasi Perwakilan BPKP Propinsi Yogyakarta.

Lahir di Yogyakarta 20 Mei 1948, dan menyelesaikan Diploma IV di Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) di Jakarta tahun 1983. Beberapa penghargaan telah diraihnya, diantaranya memperoleh Satya Lencana 30 tahun, *Best Execititive* dari ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 tahun dan Direktur Jenderal Pajak dalam memasyarakatkan sistem perpajakan.

**Ir. HERRY BAKTI SINGAYUDA GUMAY**

Komisaris

Menjabat sebagai komisaris sejak Januari 2011. Saat ini beliau sebagai Direktur Jenderal Perhubungan Udara di Kementerian Perhubungan. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Kasubdit Produk Aeronautika, Kepala Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara, Staf Khusus Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, dan Staf Ahli Menteri Perhubungan Bidang Lingkungan Perhubungan.

Herry Bakti lahir di Lahat, 19 April 1953. Ia memperoleh gelar Sarjana Teknik dari Institut Teknologi Bandung pada 1979 dan menyelesaikan Magister Manajemen Keuangan di Universitas Borobudur tahun 1999. Berbagai penghargaan yang diraihnya yaitu sebagai peserta terbaik Pelatihan PPNS Penerbangan Sipil Departemen Perhubungan tahun 2008, Penghargaan Satya Lencana Karya Satya 20 tahun dari Presiden RI, dan Satya Lencana Wira Karya dari Presiden RI.

**Ir. UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI, M.Sc.**

Komisaris

Menjabat sebagai komisaris sejak Mei 2012. Selain sebagai komisaris PT KAI, Umiyatun Hayati Triastuti saat ini juga aktif menjabat sebagai staf ahli Bappenas bidang SDA Lingkungan Hidup dan Perubahan Iklim. Beliau mulai bergabung di Bappenas sebagai Staf Perencana pada tahun 1988 – 2007, kemudian melanjutkan karirnya sebagai Direktur Transportasi Bappenas pada tahun 2007 – 2009.

Umiyatun Hayati Triastuti adalah sarjana lulusan Teknik Sipil ITB dan berhasil menyelesaikan masternya di bidang Policy Economics, University of Illinois at Urbana Champaign.

## Profil Dewan Direksi



### IGNASIUS JONAN

Direktur Utama

Menjabat sebagai Direktur Utama PT KAI sejak Februari 2009. Jonan lahir di Singapura 21 Juni 1963. Ia merupakan akuntan lulusan Universitas Airlangga tahun 1986, yang kemudian melanjutkan pendidikannya di Columbia Business School tahun 1999, Program *Senior Managers in Government* di Kennedy School of Government, Harvard University tahun 2000 dan *Master of Art Program in International Affairs* di The Fletcher School, Tufts University tahun 2005.

Jonan pernah bekerja pada Citibank pada tahun 1999-2001 dan kemudian diangkat menjadi Direktur Utama PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia, sebuah perusahaan patungan antara Bank Indonesia dan Pemerintah Indonesia, pada tahun 2001-2006. Setelah itu, ia kembali ke Citigroup menjadi *Managing Director* dan *Head of Investment Banking for Indonesia*, yang dijalani selama dua tahun dari tahun 2006 sampai dengan 2008.



### SULISTYO WIMBO HARDJITO

Direktur Komersial

Menjabat sebagai Direktur Komersial sejak Februari 2009. Sebelumnya pernah menjabat di beberapa perusahaan diantaranya Direktur Utama PT. Mitra Global Telekomunikasi Indonesia (MGTI Jateng), Direktur Utama PT. Graha Lintas Property (GLP), Direktur *Marketing* PT. Satelindo dan Direktur *Corporate Service* PT. Indosat.

Wimbo lahir di Blitar, 1 Desember 1955, meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Institut Teknologi Bandung di tahun 1982 dan memperoleh gelar MBA dari Sekolah Tinggi Manajemen Bisnis di tahun 1991.

**A. HERLIANTO**

Direktur Operasi

Menjabat sebagai Direktur Operasi sejak Februari 2012. Sepanjang karirnya di PT KAI sejak 1988 beliau telah menduduki berbagai jabatan diantaranya Kepala Daerah Operasi (Daop) 6 Yogyakarta tahun 2005, dan EVP Divre 3 Sumatera Selatan, EVP Aset Produksi tahun 2010. Beliau juga pernah menjabat sebagai Direktur Utama di PT KAI Komuter Jabodetabek (PT KCJ) sebelum akhirnya menjabat sebagai Direktur Operasi PT KAI.

A.Herlianto lahir di Bandung, 27 Oktober 1960.

Beliau meraih gelar sarjana dari Universitas Islam Nusantara (Uninus) Bandung jurusan Manajemen pada tahun 1986.

**CANDRA PURNAMA**

Direktur Pengelolaan Prasarana

Menjabat sebagai Direktur Prasarana sejak Juli 2012. Selama karirnya di PT KAI, beliau telah menduduki berbagai jabatan. Pada Agustus 2009 beliau menjabat sebagai *Executive Vice President* (EVP) Aset Non Produksi, lalu pada Juni 2010 menjabat sebagai EVP Sekretaris Perusahaan hingga Februari 2011, dan selanjutnya menjabat sebagai EVP Aset Produksi sebelum akhirnya menjabat sebagai Direktur Prasarana PT KAI.

Candra Purnama lahir di Tebing Tinggi, 1 Juni 1959.

Beliau adalah sarjana lulusan Teknik Sipil Universitas Sriwijaya tahun 1986.

**RONO PRADIPTO**

Direktur Pengelolaan Sarana

Menjabat sebagai Direktur Sarana PT KAI sejak Juli 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Direktur Keselamatan sejak April 2009. Sepanjang karirnya di PT KAI, Rono Pradipto pernah menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Pengembangan Pemanfaatan Aset Non Produksi, Kepala Sub Direktorat Administrasi Keuangan, Kepala Daerah Operasi 4 Semarang, Kepala Daerah Operasi 8 Surabaya, Sekretaris Perusahaan dan *Executive Vice President Keselamatan, Kesehatan dan Lingkungan*.

Rono lahir di Malang 30 November 1956, meraih gelar Sarjana Hukum Perdata dari Universitas Brawijaya di tahun 1983.

**BAMBANG IRawan**

Direktur Keselamatan dan Keamanan

Menjabat sebagai Direktur Keselamatan sejak Juli 2012. Sebelumnya, beliau menjabat sebagai Direktur Operasi sejak Juli 2009. Sepanjang karir beliau di PT KAI, ia pernah menjabat sebagai Kepala Daerah Operasi 6 Yogyakarta, Kepala Daerah Operasi 2 Bandung, Kepala Sub Direktorat Pemasaran Angkutan Penumpang, Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas dan *Executive Vice President Corporate Secretary*.

Bambang lahir di Malang, 28 oktober 1957, meraih Sarjana Ekonomi Perusahaan dari Universitas Airlangga, Surabaya tahun 1970.

**MUHAMAD KUNCORO WIBOWO**

Direktur Personalia, Umum, dan TI

Menjabat sebagai Direktur Personalia, Umum, dan TI sejak Juli 2012. Sebelumnya, beliau menjabat sebagai EVP Sistem Informasi sejak 2009-2011. Di luar karirnya di PT KAI saat ini, beliau pernah juga menjabat sebagai *Senior Vice President of Operation Maintenance & NOC* PT Mobile-8 Tbk pada tahun 2007, dan *Value Added Service Design & Switching Design Manager* di PT Excelcomindo Pratama tahun 2001.

Kuncoro lahir di Tulungagung, 3 Maret 1968. Gelar sarjana jurusan Elektronika Telekomunikasi diraihnya dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya pada tahun 1994.

**JOKO MARGONO**

Direktur Pengembangan Usaha

Menjabat sebagai Direktur Pengembangan Usaha sejak Juli 2012. Namun sejak April 2013, penamaan jabatan untuk Direktur Pengembangan Usaha berubah menjadi Direktur Logistik & Aset Produksi. Joko Margono sebelumnya menjabat sebagai Direktur SDM dan Umum sejak Juli 2007. Selama karirnya di PT KAI beliau pernah menduduki berbagai jabatan diantaranya, Kepala Bagian Logistik Kantor Pusat Bandung, Ketua POKJA Pengembangan angkutan KA perkotaan, Kepala Pusat Logistik, Kepala Satuan Pengawasan Intern, dan Kepala Pusat Perencanaan dan Pengembangan.

Joko Margono lahir di Tulungagung, 24 Maret 1955, meraih gelar Sarjana Sarjana Teknik Sipil dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember di tahun 1979 dan memperoleh gelar *Master of Business Administration* dari IEU, Bandung tahun 1994.



**KURNIAIDI ATMOSASMITO**

**DIREKTUR KEUANGAN**

Menjabat sebagai Direktur Keuangan sejak Februari 2011. Sebelumnya ia pernah menjabat sebagai Kepala Satuan Pengawasan Intern di PT. Antam, Direktur Keuangan PT. Antam, Direktur Utama PT. KAI Jabodetabek, dan EVP *Corporate Finance* PT KAI. Saat ini beliau tercatat sebagai Anggota Asosiasi Emiten Indonesia – Komite Pertambangan.

Kurniadi lahir di Jakarta, 5 April 1953, meraih gelar Sarjana Ekonomi Manajemen dari Universitas Krisnadipayana di tahun 1986 dan memperoleh gelar Master Ekonomi Manajemen dari LPMI Jakarta tahun 1998.

## Profil Komite-Komite

### Komite Audit

Susunan keanggotaan Komite Audit PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2011 ditetapkan dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT. KAI (Persero) nomor : SK/343/KA.4/KOM/I/2011 tanggal 10 Januari 2011 tentang Pengangkatan Komite Audit 2011-2013, sbb:

- a. Martinus Suwasono : Ketua merangkap Anggota
- b. Meindy Mursal : Sekretaris merangkap Anggota
- c. Koesnadi Pribadi : Anggota

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Ketua

#### **Martinus Suwasono**

Saat ini beliau juga menjadi komite audit di PT. Pelindo II dan menjabat sebagai anggota komisaris PT. KAI. Martinus Suwasono lahir di Yogyakarta 20 Mei 1948, dan menyelesaikan Diploma IV di Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN) di Jakarta tahun 1983. Beberapa penghargaan telah diraihnya, diantaranya memperoleh Satya Lencana 30 tahun, *Best Executive* dari ASEAN Programme Consultany Indonesian Consortium, Satya Lencana 20 tahun dan Direktur Jenderal Pajak dalam memasyarakat sistem perpajakan.

Anggota

#### **Meindy Mursal**

Saat ini beliau juga menjabat sebagai Fasilitator pelatihan akuntansi/audit keuangan negara bagi masyarakat, pegawai BUMN/Pemda, Komisaris independen PT. BPR Timika Dinamika Sarana dan Dosen Luar Biasa pada berbagai Lembaga Pendidikan Tinggi D3/S1/S2, terakhir pada FISIP Universitas Katolik Parahyangan. Meindy Mursal lulus D4 Akutansi dari Universitas Parahyangan Bandung dan melanjutkan gelar S2 Prodi Administrasi & Kebijakan Bisnis di Universitas Parahyangan.

Anggota

#### **Koesnadi Pribadi**

Beliau pernah menjadi Perwakilan BPKP Prov Jabar, terakhir sebagai Auditor Ahli Muda dan sebagai Pegawai Kontrak Waktu Tertentu (PKWT) Satuan Pengawas Intern di PT KAI. Koesnadi meraih gelar Sarjana Ekonomi Akuntasi dari STIE INABA Bandung.

## Komite Manajemen Risiko dan Hukum

Ketua

### **Dr.Ir. ASHWIN SASONGKO S, MSC.**

Menjabat sebagai Ketua Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2012. Saat ini beliau menjabat sebagai Dirjen Aplikasi Informatika, Depkominfo. Sebelumnya pernah menjabat sebagai Dirjen Aplikasi Telematika Depkominfo, Sekretaris Jenderal Depkominfo, Sekretaris Kementerian Riset dan Teknologi, Plt. Deputi Menteri Komunikasi dan Informatika (merangkap SesMen Ristek), Deputi Menteri Komunikasi dan Informasi Bidang Telematika dan Wakil Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPTT). Berbagai penghargaan telah diraihnya seperti Bintang Jasa Pratama, Satyalancana Karya Satya 10 tahun, Satyalancana Pembangunan dan Satyalancana Karya Satya 20 tahun.

Ashwin lahir di Surabaya 16 Mei 1954, meraih gelar Sarjana bidang Elektronik dari Institut Teknologi Bandung (ITB), gelar master bidang *Power Electronics* dari Aston University, UK, dan memperoleh gelar S3 dari Aston University bidang *Power Electronics*.

Sekretaris/Anggota

### **Drs. Parman Setiawan, MBA, MM**

Parman Setiawan, telah menjadi sekretaris sekaligus merangkap sebagai anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2012. Sebelumnya ia pernah menjabat sebagai Kepala Perum PPD Depo M Cakung, Kepala Perum PPD Depo B Cililitan, Kepala Sub Direktorat Pengendalian Operasi Perum PPD dan Sekretaris Dewan Komisaris PT KAI. Ia juga pernah menjadi Dosen Luar Biasa pada Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti.

Parman Setiawan lahir di Brebes, 15 Mei 1950. Lulusan Fakultas Publisistik Universitas DR. Moestopo, Jakarta tahun 1984. Kemudian melanjutkan *Magister of Bussiness Administration* (MBA) tahun 1993 dan Magister Manajemen (MM) tahun 1995 dari Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi IPWI, Jakarta.

Anggota

### **Dr. Ir. Indrayati Subagio, DEA**

Menjabat sebagai anggota Komite Manajemen Risiko dan Hukum sejak Januari 2012. Saat ini Indrayati Subagio juga menjabat sebagai anggota Dewan Riset Nasional (DRN) pada Komisi Teknis Teknologi dan Manajemen Transportasi.

## Pejabat Senior

NASYRUDDIN LUBIS	Staf Utama Direktur Utama
SARIDAL	Staf Utama Direktur Utama
PRASETYANTI	Staf Utama Direktur Utama
CANNA DIVERTANA HERNAMA	Staf Utama Direktur Utama
RINI WAHYU SETIAWATI	Staf Utama Direktur Utama
MUHARJONO	Staf Utama Direktur Utama
DJOKO SRI MARTOYO	Staf Utama Direktur Utama
BAGUS ROSADI	Staf Utama Direktur Utama
BIDJAK FILSADJATI	Staf Utama Direktur Utama
HERIYANTO WIBOWO	Staf Utama Direktur Utama
PIKKIR GINTING	Staf Utama Direktur Utama
AKHMAD SUJADI	Staf Utama Direktur Utama
BAMBANG SUTRISNO	Staf Utama Direktur Utama
HELMAN KELIAT	Staf Utama Direktur Utama
KUSDIYONO	Staf Utama Direktur Utama
ANGGORO TRIWIBOWO	Staf Utama Direktur Utama
RIKA ROSITA RATNAWATI	Staf Utama Direktur Utama
SRI WILUDJENG DYAH PANGESTI	Staf Ahli Direktur Utama
SEPTA TRIJONO RAMADIN	<i>Executive Vice President RailWays Assets</i>
IRA NEVASA	<i>Vice President Infrastructure</i>
ZULKARNAIN	<i>Vice President Rolling Stock</i>
SOLIHIN	<i>Executive Vice President Logistic</i>
ACHMAD SYAIFUDIN	<i>Vice President Rolling Stock Material Logistic</i>
PIUS SUDARYANTO BUDI WIDODO	<i>Vice President Infrastructure and General Material Logistic</i>
RONNI SATYA NUGRAHA	<i>Vice President Pengadaan Barang dan Jasa</i>
TRI NOVIATRI	<i>Vice President Material Stock</i>
MUHAMMAD NURUL FADHILA	<i>Vice President Track and Bridge</i>
SURYAWAN PUTRA HIA	<i>Vice President Signal, Telecommunication, and Electricity</i>
AWAN HERMAWAN PURWADINATA	<i>Vice President Technical Engineering of Infrastructure</i>
PURNOMO RADIQ YUGASWARA	<i>Executive Vice President Real Property Assets</i>
SATIA SITUMORANG	<i>Vice President Real Property Assets Wilayah Jawa Barat</i>
NIKOTIYANTO DWI CAHYONO	<i>Vice President Real Property Assets Wilayah Jawa Tengah</i>
AGUS SUTIJONO	<i>Vice President Real Property Assets Wilayah Jawa Timur</i>
JONI HANDEKA	<i>Vice President Real Property Assets Wilayah Sumatera &amp; Aceh</i>
TATING SETIAWAN	<i>Executive Vice President Freight Marketing &amp; Sales</i>
SYAMSUL ARIF	<i>Vice President Freight Product Development and Marketing</i>
CHAJATRI NUGROHO SETYO RAHARDJO	<i>Vice President Terminal &amp; Logistics</i>
BUDY MARTONO	<i>Vice President Freight Sales and Costumer Care</i>
INDAH HADIYATI	<i>Vice President Passenger Transport Sales</i>
DARMOYO PAMBUDI	<i>Vice President Commercialization Of Railway assets</i>
TAMSIL NURHAMEDI	<i>Vice President Commercial Planning</i>
HANDY PURNAMA	<i>Vice President Passanger Transport Marketing</i>
WAWAN ARIYANTO	<i>Vice President Hospitality and Customer Care</i>

ADE HILMI  
TOTOK SURYONO  
TISNA DJAJA  
MOCHAMAD SOLEH KOSASIH  
MUH. SAHLI  
PORWANTO HANDRY NUGROHO  
EKO WINDU WIDIO PURNOMO  
ANDIKA TRI PUTRANTO  
JOHN ROBERTHO  
ALBERTH TARRA  
AGUNG SURANTO  
WIJANARKO  
HASIM SUWONDO  
ERFIANTO R. CHAN  
ARIS SUHARTO  
AHMAD NAJIB TAWANGALUN  
GAMPANG SASMITO ADJI  
ISNAN NASRUL HADI  
AHMAD MARZUKI  
URAY YUFIKAR  
NENY SUSNIATY  
ENDRO RAHARDJO  
ADRIZON  
DJOKO HARDIANTO  
HELDI HARSONO  
SUSI MUNAWATI  
PONCO HADI PRASETYO  
HENDRI ANOM TJAHYONO  
MUKTI JAUHARI  
ARIEF HARYADI  
SRI KUNCORO  
RUKMAWATI  
SINUNG TRI NUGROHO  
TEDJO WATI  
RAHADI SULISTYO  
DWI MADIJANTORO  
BUDI NOVANTORO  
WIWIK WIDAYANTI  
FADJAR PURWIDIGDO  
LIELA UBAIDI  
TRENGGONO ADI  
ANA DIANA  
ADANG SUJANA  
ARI MULYONO MADYO SAPUTRO

*Vice President Commercialization Of NonRailWay Asset*  
*Vice President Train Operation Planning*  
*VP Quality Assurance*  
*Executive Vice President Operation*  
*Vice President Train Control and Evaluation*  
*Vice President Train Crew Management*  
*General Manager UPT Balai Yasa Tagal*  
*General Manager Balai Yasa Surabaya Gubeng*  
*Executive Vice President Balai Yasa Yogyakarta*  
*Executive Vice President Balai Yasa Manggarai*  
*Deputy Executive Vice President Balai Yasa Manggarai*  
*Vice President Tractive Rail Vehicles*  
*Vice President Coaches and Wagons*  
*Vice President Technical Engineering of Rolling Stock*  
*Safety Inspector*  
*Vice President Safety*  
*Vice President Health and Environment*  
*Vice President Safety Standard*  
*Executive Vice President Information System*  
*SU Project Manager Tim SAP Material Management & Plant Maint*  
*Vice President IT Planning and Control*  
*Vice President IT Design and Development*  
*Vice President IT Operation*  
*Executive Vice President Training & Education*  
*Vice President Academic Planning*  
*Vice President Standardization & Evaluation*  
*General Manager Balai Pelatihan Sintelis Bandung*  
*General Manager Balai Pelatihan Operasi&Pemasaran Bandung*  
*General Manager Balai Pelatihan Teknik Traksi Yogyakarta*  
*General Manager Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Bekasi*  
*EVP Personnel Care & Control*  
*Vice President Human Resources Planning and Development*  
*Vice President Organization Development*  
*General Manager Assesment*  
*General Manager Kesehatan*  
*Senior Manager Kesehatan Area 1 Jakarta*  
*EVP Strategic Planning & Business Development*  
*Vice President Business Portofolio*  
*Vice President Strategic Business Development*  
*Executive Vice President Conservation & Heritages*  
*Vice President Non Buildings*  
*Vice President Corporate Finance*  
*Vice President Financial Administration*  
*Vice President General Accounting and Taxation*

JANUAR PARLINDUNGAN	<i>Vice President Cost Accounting</i>
SUTARDI	<i>Vice President Revenue Comptroller</i>
HERY BARKAH WIDJAJANTO	<i>Executive Vice President Legal</i>
R. DADAN RUDIANSYAH	<i>Vice President Litigasi</i>
SUDIBYA	<i>Vice President Perikatan Bisnis</i>
ENANG SUHENDAR	<i>Vice President Kebijakan dan Kepatuhan</i>
YAYAT RUSTANDI	<i>Executive Vice President Corporate Secretary</i>
DWI PURNAMASARI	<i>Vice President Corporate Document Management</i>
MUCHAMAD PAKIH FAZARUN	<i>Vice President Corporate Social Responsibility</i>
SUGENG PRIYONO	<i>Vice President Public Relations</i>
PURBAWA	<i>Vice President General Affairs</i>
ERNESTO	<i>Executive Vice President Internal Audit</i>
MULYANI	<i>Vice President General Audit 1</i>
BERLIN BARUS	<i>Vice President General Audit 2</i>
SUNARJO	<i>Vice President Investigative Audit</i>
DANANG HEMPUASA WIDODO HARYADI	<i>Vice President Control, Evaluation &amp; Administration</i>
HONENG NURYANTO HARI SUSENO	<i>Executive Vice President Risk Management</i>
ANDI HUSEIN MAKKAH	<i>Vice President Dissemination and Risk Management Procedure</i>
INSAN KESUMA	<i>Vice President Risk Control &amp; Mitigations</i>
MOHAMAD NASYIR	<i>Vice President Divre I Medan</i>
YOSEPH IBRAHIM	<i>Deputy Vice President Divre I Medan</i>
RUSLAN DWI SANTOSO	<i>General Manager UPT Balai Yasa Pulubrayan</i>
SAFRUDIANSYAH	<i>General Manager Pengusahaan Aset Provinsi Aceh</i>
HERU ISNADI	<i>Vice President Divre 2 Sumatera Barat</i>
SLAMET SUSENO PRIYANTO	<i>Executive Vice President Divre 3 Sumatera Selatan</i>
ROCHSJID BUDIANTORO	<i>Deputy Executive Vice President Divre 3 Sumatera Selatan</i>
MUH. SAIFUL ALAM	<i>General Manager Balai Yasa Lahat</i>
AUFA BUSYRA	<i>Senior Manager Sumber Daya Manusia dan Umum</i>
AGUS SOBARI	<i>Senior Manager Keuangan</i>
SUMARDI	<i>Senior Manager Pengadaan Barang dan Jasa</i>
RUWANTA	<i>Senior Manager Sarana</i>
IWAN EKA PUTRA	<i>Senior Manager Jalan Rel dan Jembatan</i>
DANNY KUSTONO	<i>Senior Manager Sinyal, Telkom, dan Listrik</i>
EDI SURYANTO	<i>Senior Manager Operasi Divre III Sumatera Selatan</i>
WIJANTO	<i>Senior Manager Komersial</i>
AGUS SETIYONO	<i>Vice President Sub Divre 3.1 Kertapati</i>
SUCIPTO SUSILOHADI	<i>Vice President Sub Divre 3.2 Tanjung Karang</i>
AGUS SUBARYANTO	<i>Senior Manager Pelayanan</i>
AGUSMARSON	<i>Senior Manager Pengamanan</i>
BAMBANG EKO MARTONO	<i>Executive Vice President Daerah Operasi 1 Jakarta</i>
DWIYANA SLAMET RIYADI	<i>Deputy EVP I Daerah Operasi 1 Jak Bidang Teknis &amp; Operasional</i>
MUHAMMAD BARLIAN	<i>Deputy EVP II Daerah Operasi 1 Jak Bidang Pelayanan &amp; Komersial</i>
PUTUT BAGUS SUBROTO	<i>Senior Manager Sumber Daya Manusia dan Umum</i>
ONO SUTIKNO	<i>Senior Manager Hukum</i>

MUHAMMAD WIDODO	<i>Senior Manager Keuangan</i>
SRI MARGONO	<i>Senior Manager Pengadaan Barang dan Jasa</i>
JUNAIDI NASUTION	<i>Senior Manager Jalan Rel dan Jembatan</i>
DARIYADI	<i>Senior Manager Operasi</i>
RONI KOMAR	<i>Senior Manager Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik</i>
MATETA RIJALULHAQ	<i>Senior Manager Humasda</i>
EKO PURWANTO	<i>Senior Manager Sarana</i>
AMAT BASARI	<i>Senior Manager Listrik Aliran Atas</i>
SUBAKIR	<i>Senior Manager Pelayanan</i>
ARI SOEPRIADI	<i>Senior Manager Pengamanan</i>
HENDY HELMY	<i>Senior Manager Pemasaran Angkutan</i>
SUGENG SAPUTRO	<i>Senior Manager Pengusahaan Aset Daop 1 Jakarta</i>
AJI BAMBANG SURYOWIRAWAN	<i>Senior Manager Assets</i>
POEDJO LEKSONO	<i>Vice President Daerah Operasi 2 Bandung</i>
YOSITA	<i>Deputy Vice President Daerah Operasi 2 Bandung</i>
SUKAIRI	<i>Vice President Daerah Operasi 3 Cirebon</i>
SUPARNO	<i>Deputy Vice President Daerah Operasi 3 Cirebon</i>
ARIEF WAHYUDI	<i>Vice President Daerah Operasi 4 Semarang</i>
HERU KUSWANTO	<i>Deputy Vice President Daerah Operasi 4 Semarang</i>
YUSREN	<i>Vice President Daerah Operasi 5 Purwokerto</i>
KUNTO WAHYUDI	<i>Deputy Vice President Daerah Operasi 5 Purwokerto</i>
HERU HERAWAN	<i>Executive Vice President Daerah Operasi 6 Yogyakarta</i>
SRI ASTUTI	<i>Deputy Executive Vice President Daerah Operasi 6 Yogyakarta</i>
AGUS NUGROHO	<i>Vice President Daerah Operasi 7 Madiun</i>
SUJATMIKO	<i>Deputy Vice President Daerah Operasi 7 Madiun</i>
MOHAMMAD MAULA NURCHOLIS	<i>Executive Vice President Daerah Operasi 8 Surabaya</i>
SYAHRIAL HARDIGALUH	<i>Deputy Executive Vice President Daerah Operasi 8 Surabaya</i>
BIMO POERWADI	<i>Vice President Daerah Operasi 9 Jember</i>

## Profil Direktur Utama Anak Perusahaan

### NOOR HAMIDIS.

Direktur Utama PT. Reska Multi Usaha

Menjabat sebagai Direktur Utama PT. Reska Multi Usaha sejak 1 Februari 2012. Noor Hamidi lahir di Semarang, 11 Januari 1957, meraih gelar Sarjana dari Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Padjadjaran di tahun 1985 dan memperoleh gelar M. Si dari Fakultas Ilmu Komunikasi program studi Komunikasi Bisnis Universitas Padjadjaran tahun 2009.

Selama kariernya di PT KAI, beliau pernah menduduki beberapa jabatan, diantaranya VP Public Relations PT KAI, VP Daop 5 Purwokerto, EVP Daop 6 Yogyakarta, dan VP Hospitality PT KAI.

### IGNATIUS TRI HANDOYO

Direktur Utama PT. KAI Commuter Jabodetabek

Menjabat sebagai Direktur Utama PT KCJ sejak Oktober 2012. Sebelumnya pernah menjabat di beberapa perusahaan, diantaranya Direktur Ekuitas PT. Indokapital Securities pada tahun 2003-2004 dan Bankir Investasi Citibank di tahun 2007-2008. Sebelum diangkat menjadi Direktur Utama di PT KCJ, beliau menjabat sebagai Direktur Keuangan dan SDM PT KCJ pada tahun 2008 hingga September 2012.

Tri Handoyo lahir di Jakarta, 17 November 1971, meraih gelar Sarjana Teknik Industri dari Institut Teknologi Bandung di tahun 1996 dan memperoleh gelar *Master of Business Administration* dari Monash University, Melbourne, Australia, tahun 2003.

### KETUT SURATHA

Direktur Utama PT. Railink

Menjabat sebagai Direktur Utama PT. Railink. Sebelumnya telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di PT KAI, diantaranya EVP *Corporate Secretary*, EVP *Risk Management*, EVP *Logistic*, VP Sarana, Staf Utama pada Direktur Utama dan General Manager Panitia Lelang.

Ketut Suratha lahir di Buleleng, 21 April 1960. Lulusan Universitas Diponegoro, Jurusan Teknik Sipil tahun 1988. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan perkeretaapian, diantaranya Pelatihan Manajer Madya, Manajemen Sumber Daya Manusia dan Keuangan dan Penataran Pengawas JBJ.

### RUSTAM HARAHAP

Direktur Utama PT. KA Logistik

Menjabat sebagai Direktur Utama PT. KA Logistik sejak Februari 2012. Rustam Harahap lahir di Tanjung Morawa, Deli Serdang, 5 Agustus 1963. Meraih gelar Sarjana jurusan Teknik Mesin di Universitas Sumatera Utara pada tahun 1988.

Selama kariernya di PT KAI, beliau pernah menduduki berbagai jabatan, diantaranya EVP Pemasaran dan Penjualan Angkutan Barang, EVP *Corporate Secretary*, dan EVP Daop 6 Yogyakarta.

**ADI SURYATMINI**

Direktur Utama PT. KA Pariwisata

Menjabat sebagai Direktur Utama PT KA Pariwisata sejak Februari 2012. Sebelumnya pernah menduduki beberapa jabatan di PT KAI, diantaranya VP Penjualan Angkutan Penumpang, VP *Public Relations*.

Adi Suryatmini lahir di Yogyakarta, 29 Mei 1960. Meraih gelar Sarjana jurusan Ekonomi di Universitas Diponegoro. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan perkeretaapian, diantaranya Pelatihan Manajer Madya, dan Manajemen Sumber Daya Manusia & Keuangan.

**WAHYUDI PRANATA**

Direktur Utama PT. KA Properti Manajemen

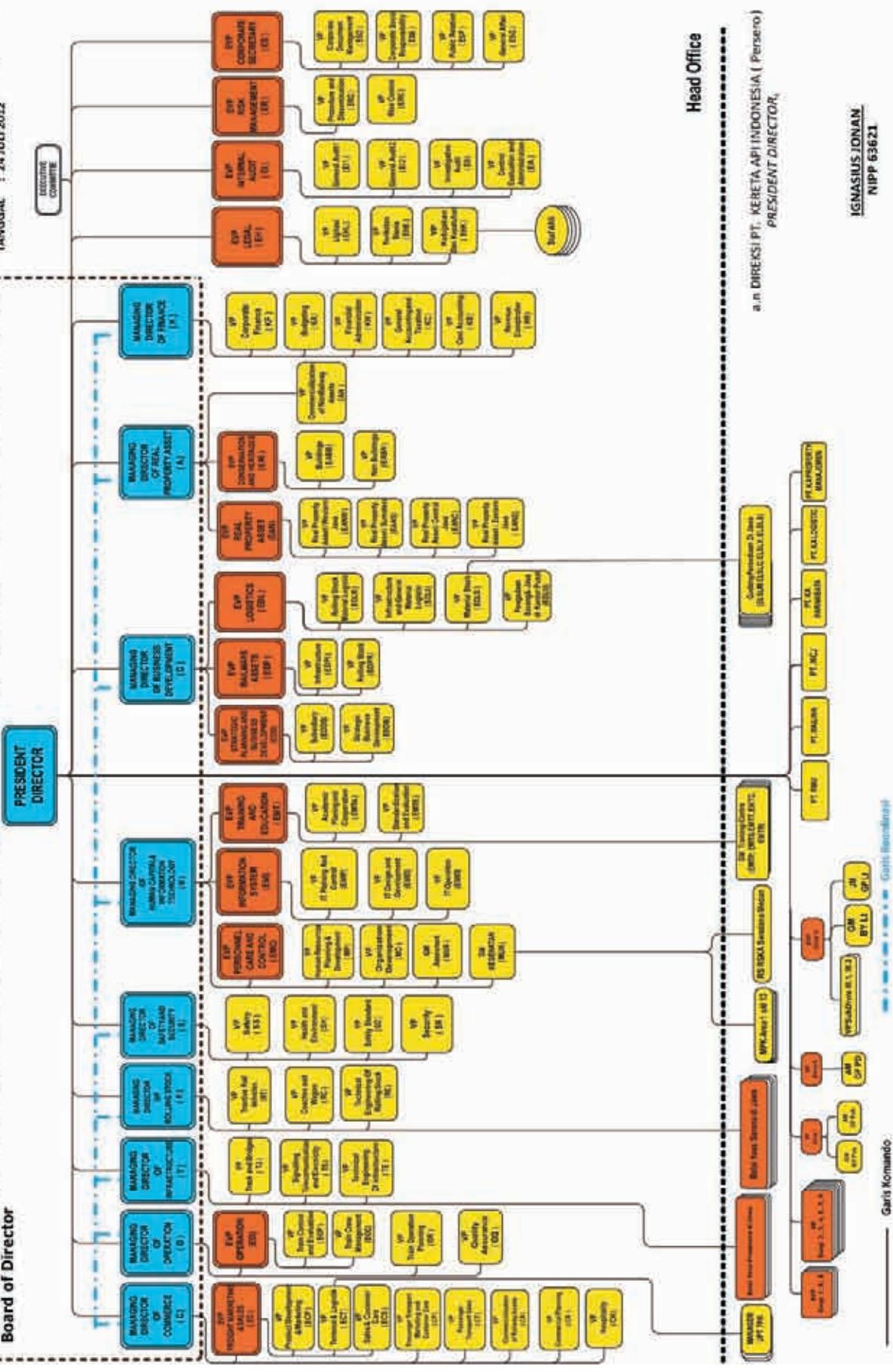
Menjabat sebagai Direktur Utama PT KA *Property Management* sejak tahun 2009. Wahjudi Pranata meraih gelar Sarjana Teknik Elektro di Universitas Trisakti, Jakarta, pada tahun 1983.

Sebelumnya pernah menjabat di beberapa perusahaan, diantaranya Direktur Utama PT. Alpha Sarana pada tahun 1994-2007, Komisaris Utama PT. Jaya Kusuma Sarana pada tahun 1996-2002, dan Direktur PT. Pradiptaya pada tahun 1979-1993.

# Struktur Organisasi

STRUKTUR ORGANISASI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

LAMPIRAN I SK DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
NOMOR : KEP.U/OT/003/VII/NA - 2012  
TANGGAL : 24 JULI 2012



## Perkembangan Armada

### Data Lokomotif Diesel


**BB 200**

Mulai Dinas : 1957  
*Deployed*  
 Buatan : General Motor EMD (USA)  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 950 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Electric


**BB 201**

Mulai Dinas : 1964  
*Deployed*  
 Buatan : General Motor EMD (USA)  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1425 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Electric


**BB 202**

Mulai Dinas : 1968  
*Deployed*  
 Buatan : General Motor EMD (USA)  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1100 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Electric


**BB 203**

Mulai Dinas : 1978  
*Deployed*  
 Buatan : General Electric USA  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1500 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Electric


**BB 204**

Mulai Dinas : 1981  
*Deployed*  
 Buatan : SLM  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1230 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Electric


**BB 300**

Mulai Dinas : 1958  
*Deployed*  
 Buatan : Fried Krupp, Jerman  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 680 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Hydraulic


**BB 301**

Mulai Dinas : 1965  
*Deployed*  
 Buatan : Fried Krupp, Jerman  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1500 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Hydraulic


**BB 302**

Mulai Dinas : 1970  
*Deployed*  
 Buatan : Henschell, Jerman  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 900 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Hydraulic


**BB 303**

Mulai Dinas : 1973  
*Deployed*  
 Buatan : Henschell, Jerman  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1010 HP  
*Horsepower*  
 Tipe Type : Diesel Hydraulic


**BB 304**

Mulai Dinas : 1976  
*Deployed*  
 Buatan : Fried Krupp, Jerman  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1550 HP  
*Horsepower*


**BB 306**

Mulai Dinas : 1984  
*Deployed*  
 Buatan : Henschell, Jerman  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 850 HP  
*Horsepower*


**CC 200**

Mulai Dinas : 1953  
*Deployed*  
 Buatan : General Electric, USA  
*Manufacturer*  
 Besar Tenaga : 1600 HP  
*Horsepower*

**CC 201**

Mulai Dinas : 1977  
*Deployed*  
Buatan : General Electric, USA  
*Manufacturer*  
Besar Tenaga : 1950 HP  
*Horsepower*  
Tipe Type : Diesel Electric

**CC 202**

Mulai Dinas : 1986  
*Deployed*  
Buatan : General Motor, Kanada  
*Manufacturer*  
Besar Tenaga : 2550 HP  
*Horsepower*  
Tipe Type : Diesel Electric

**CC 203**

Mulai Dinas : 1995  
*Deployed*  
Buatan : General Electric, USA  
*Manufacturer*  
Besar Tenaga : 2150 HP  
*Horsepower*  
Tipe Type : Diesel Electric

**CC 204**

Mulai Dinas : 2003  
*Deployed*  
Buatan : General Electric, USA  
*Manufacturer*  
Besar Tenaga : 2150 HP  
*Horsepower*  
Tipe Type : Diesel Electric

**CC 205**

Mulai Dinas : 2011  
*Deployed*  
Buatan : EMD , Kanada  
*Manufacturer*  
Besar Tenaga : 2300 HP  
*Horsepower*  
Tipe Type : Diesel Electric

## Alamat Kantor Daerah Operasi/Divisi Regional

DAOP/ DIVRE Operation Dis/Div	ALAMAT Address	PHONE/ FAX
DAERAH OPERASI 1 <i>Operation District 1</i> Jakarta	Jl. Taman Stasiun No. 1 Jakarta Kota	(62-21) 6928261, ext: 31008/ (62-21) 6912275, ext: 31009
DAERAH OPERASI 2 <i>Operation District 2</i> Bandung	Jl. Stasiun Selatan No. 25 Bandung 40181	(62-22) 4230150, ext: 32000, 32008/ (62-22) 4237874
DAERAH OPERASI 3 <i>Operation District 3</i> Cirebon	Jl. Siliwangi No. 82 Cirebon	(62-231) 203944, ext: 33000, 33008/ (62-231) 203944, ext: 33009
DAERAH OPERASI 4 <i>Operation District 4</i> Semarang	Jl. M. H. Thamrin No. 3 Semarang 50132	(62-24) 3520134, ext: 34000, 34008/ (62-24) 3520134, ext: 34009
DAERAH OPERASI 5 <i>Operation District 5</i> Purwokerto	Jl. Jenderal Sudirman No. 209 Purwokerto 53116	(62-281) 636031, ext: 35000, 35008/ (62-81) 636031, ext: 35009, 35051
DAERAH OPERASI 6 <i>Operation District 6</i> Yogyakarta	Jl. Lempuyangan No. 1 Yogyakarta	(62-274) 512056, ext: 36000, 36008/ (62-274) 512056, ext: 36009
DAERAH OPERASI 7 <i>Operation District 7</i> Madiun	Jl. Kompol Sunaryo No. 14 Madiun 63122	(62-351) 462263, ext: 37000, 37008/ (62-351) 462263, ext: 37009
DAERAH OPERASI 8 <i>Operation District 8</i> Surabaya	Jl. Gubeng Masjid, Surabaya 60131	(62-31) 5036575, ext: 38000, 38008/ (62-31) 5036575 ext: 38009
DAERAH OPERASI 9 <i>Operation District 9</i> Jember	Jl. Dahlia No. 2 Jember	(62-331) 487067, ext: 39000, 39008/ (62-331) 487067 ext: 39009
DIVISI REGIONAL 1 <i>Regional Division 1</i> Sumatera Utara	Jl. Prof. H. M Yamin, SH No. 14 Medan	(62-61) 4533012, ext: 61000, 61008/ (62-61) 4533012, ext: 61009
DIVISI REGIONAL 2 <i>Regional Division 2</i> Sumatera Barat	Jl. Stasiun No. 1 Padang 25127	(62-751) 27650, ext: 63000, 63008/ (62-751) 28046
DIVISI REGIONAL 3 <i>Regional Division 3</i> Sumatera Selatan	Jl. Jend Achmad Yani 13 Ulu No. 541 Palembang 30263	(62-711) 512427, ext: 70000, 70008/ (62-711) 512383, 512457
SUB DIVISI REGIONAL 3.1 <i>Subregional Division 3.1</i> Sumatera Selatan	Jl. Stasiun No. 1 Kertapati, Palembang	(62-711) 513133, ext: 71000, 71008
SUB DIVISI REGIONAL 3.2 <i>Subregional Division 3.2</i> Sumatera Selatan	Jl. Teuku Umar No. 23 Bandar Lampung 35113	(62-721) 263142, ext: 72000, 72008

### Alamat Balai Yasa

BALAI YASA Yard	ALAMAT Address	PHONE/ FAX
Manggarai	Jl. Bukit Duri Utara No. 1 Jakarta Selatan	(62-21) 8291935, ext: 27100/ (62-21) 8292182, ext: 27110, 27109
Tegal	Jl. Semeru No. 5 Tegal	(62-283) 353056, 355612 ext: 27400, 27401, 27410/ (62-283) 353056, ext: 57419
Yogyakarta	Jl. Kusbini No. 1 Yogyakarta	(62-274) 513385, 514506 ext: 27600/ (62-274) 566819
Surabaya Gubeng	Jl. Tapak Siring No. 5 Surabaya 60131	(62-31) 5022015, 5022016 ext: 27800, 27810/ (62-31) 5022015, 5022016 ext: 27817
Lahat	Jl. Inspektur Yasid, Lahat 31417	(62-731) 321075, 322107, 321312, ext: 74000/ (62-731) 21312
Pulubrayan	Jl. Bengkel Pulubrayan, Medan 20239	(62-61) 611588, ext: 61450/ (62-61) 615544
Jembatan Bridges	Jl. Kiaracondong No. 92, Bandung 40272	(62-22) 7271147, ext: 27200, 27208
Mekanik Mechanical	Jl. Kosambi No. 2, Cirebon Prujakan	Ext: 33260, 33271

### Alamat Balai Pelatihan

BALAI PELATIHAN Facility	ALAMAT Address	PHONE/ FAX
Manajerial <i>Managerial</i>	Jl. Laswi No. 23, Bandung 40271	(62-22) 7274578, ext: 25200
Teknik Perkeretaapian <i>Railway Engineering</i>	Jl. Perjuangan No. 25 Bekasi	(62-21) 8847484, ext: 31970, 31974
Operasi dan Pemasaran <i>Operations &amp; Marketing</i>	Jl. Ir. H. Juanda No. 215, Bandung 40135	(62-22) 2500188, ext: 25400
Teknik Sinyal dan Telekomunikasi <i>Signalling and Telecommunication</i>	Jl. Laswi No. 23 Bandung 40271	(62-22) 7207121, ext: 16400/ (62-22) 7207121, ext: 25300
Teknik Traksi <i>Traction</i>	Jl. dr. Wahidin Sudirohusodo No. 2 Yogyakarta	(62-274) 515586, ext: 36660/ (62-274) 36669



Kantor Pusat  
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

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

Kami yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa semua informasi dalam laporan tahunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 telah dimuat secara lengkap, dan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan tahunan perusahaan.

Bandung, 5 Juni 2013

### **Dewan Komisaris**



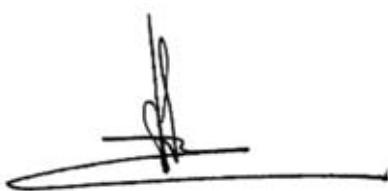
**Iman Haryatna**  
Komisaris Utama



**Abi Kusno**  
Komisaris



**Martinus Suwasono**  
Komisaris



**Ashwin Sasongko**  
Komisaris



**Herry Bakti Singayuda Gumay**  
Komisaris


**Umiyatun Hayati Triastuti**  
Komisaris

**Yahya Ombara**  
Komisaris



Kami yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa semua informasi dalam laporan tahunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2012 telah dimuat secara lengkap, dan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan tahunan perusahaan.

Bandung, 5 Juni 2013

## Direksi



Ignasius Jonan  
Direktur Utama



Sulistyo Wimbo Hardjito  
Direktur Komersial



A. Herlianto  
Direktur Operasi



Candra Purnama  
Direktur Pengelolaan Prasarana



Rono Pradipto  
Direktur Pengelolaan Sarana



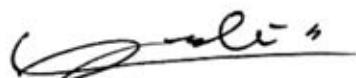
Bambang Irawan  
Direktur Keselamatan dan Keamanan



M. Kuncoro Wibowo  
Direktur Personalia, Umum dan TI



Joko Margono  
Direktur Pengembangan Usaha



Kurniadi Atmosasmito  
Direktur Keuangan