

06

KINERJA KEBERLANJUTAN

Sustainability Performance





TENTANG LAPORAN KEBERLANJUTAN

ABOUT SUSTAINABILITY REPORT

Laporan Keberlanjutan KAI 2023 menyajikan informasi kinerja berkelanjutan mencakup aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan, serta pengungkapan tata kelola keberlanjutan yang berlaku pada KAI beserta seluruh anak perusahaan. [GRI 2-2]

Laporan Keberlanjutan KAI merupakan bagian dari Laporan Tahunan, dan disusun dengan mengacu pada:

1. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia No. 51/POJK.03/2017 tentang Penerapan Keuangan Berkelanjutan Bagi Lembaga Jasa Keuangan, Emiten, dan Perusahaan Publik.
2. Surat Edaran Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia No.16/SEOJK.04/2021 tentang Bentuk dan Isi Laporan Tahunan Emiten atau Perusahaan Publik.
3. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) atau *Sustainable Development Programs* (SDGs).
4. Standar *Global Reporting Initiative* (GRI) 2021 yang berlaku sebagai acuan internasional (*with reference*).

Laporan ini mengungkap kinerja keberlanjutan KAI dan seluruh anak perusahaan selama periode 1 Januari - 31 Desember 2023, dan merupakan Laporan Keberlanjutan tahun ke-10 sejak KAI pertama kali melaporkan kinerja keberlanjutan pada 2014. Laporan ini diterbitkan sebagai bagian Laporan Tahunan KAI 2023 yang dipublikasikan dalam edisi cetak, serta tersedia dalam format elektronik pada situs web resmi www.kai.id. [GRI 2-3]

Seiring berjalannya waktu, KAI senantiasa berupaya memperbaiki kualitas pelaporan, baik dari sisi cakupan maupun akurasi data sebagai bagian dari transparansi tata kelola perusahaan. Pada laporan ini, terdapat data yang disajikan kembali yang ditandai dengan keterangan pada data dimaksud. Selama tahun 2023, KAI tidak menerima umpan balik atas Laporan Keberlanjutan 2022. [GRI 2-4]

Kami berharap, Laporan Keberlanjutan ini dapat menjadi acuan bagi pemangku kepentingan dalam mempelajari serta menilai pelaksanaan kinerja keberlanjutan untuk tahun 2023. Kami juga berkomitmen meningkatkan kualitas pelaporan secara berkesinambungan dari tahun ke tahun, melalui mekanisme timbal balik yang positif dengan melibatkan pemangku kepentingan. Untuk itu, kami mempersilahkan semua pihak memberikan umpan balik yang dapat disampaikan melalui:

Kontak KAI [GRI 2-3]

PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Alamat : Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1,
Bandung 40117 PO Box 1163 Bandung
40000, Indonesia
Telp : (022) 4230031, 4230039, 4230054
Fax : (022) 4203342 ext. 10039
E-mail : dokumen@kai.id

Sustainability Report KAI 2023 presents information about the sustainable performance covering economic, social and environment aspects, and also disclosure of sustainable governance that is applicable for KAI and the subsidiaries. [GRI 2-2]

Sustainability Report KAI is the part of the Annual Reports, and is prepared with refers to:

1. The Financial Services Authority Regulation of Indonesia No. 51/POJK.03/2017 on the Implementation of Sustainable Finance for Financial Services Institutions, Issuer and Public Companies.
2. The Financial Services Authority Regulation of Indonesia Circular Letter No.16/SEOJK.04/2021 regarding the Form and Content of Annual Reports of Issuer or Public Companies.
3. Sustainable Development Goals (SDGs).
4. Global Reporting Initiative (GRI) Standards 2021 that are applicable as international references, using with reference option.

This report covers the sustainable performance of KAI and the subsidiaries during the period January 1 - December 31, 2023, and is the 10th year of Sustainability Report since KAI first reported sustainability performance in 2014. This report is published as part of KAI's 2023 Annual Report which is published in a printed edition, as well as available in electronic format on the official website www.kai.co.id. [GRI 2-3]

Over the time, KAI continues to improve the quality of reporting, both in terms of coverage and data accuracy as part of the transparency of corporate governance. In this report, there is data that is restated which marked with a caption on the data. During 2023, KAI did not receive any feedback on the 2022 Sustainability Report. [GRI 2-4]

We hope this Sustainability Report can be a reference for stakeholders in studying and assessing the implementation of sustainability performance for 2023. We are also committed to continuously improving the quality from year-to-year, through a positive reciprocal mechanism by involving stakeholders. For this reason, we invite all parties to provide feedback that can be submitted through:

KAI Contact [GRI 2-3]

PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Address : Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1,
Bandung 40117 PO Box 1163 Bandung
40000, Indonesia
Telp : (022) 4230031, 4230039, 4230054
Fax : (022) 4203342 ext. 10039
E-mail : dokumen@kai.id

Media Sosial

WhatsApp : 0811-1211-1121
Facebook : Kereta Api Kita, KAI121
X (Twitter) : @Kereta Apikita, @kai121
Instagram : @Kereta Apikita, @kai121_
Youtube : Kereta Api Kita
TikTok : @kai121_
Podcast : Sahabat KAI

TOPIK MATERIAL

Proses Penentuan Topik Material [GRI 3-1]

KAI melaksanakan proses penentuan topik material pada 5-19 Februari 2024 dengan melibatkan penanggung jawab penyusunan Laporan Berkelanjutan yang bekerjasama dengan tim penyusun (eksternal), serta melibatkan sejumlah divisi. Sesuai panduan GRI Standar 2021, KAI melakukan empat langkah penentuan topik material seperti dijelaskan berikut ini.

1. Memahami Konteks Keberlanjutan KAI

KAI melakukan *Focus Group Discussion* (FGD) untuk mengidentifikasi aspek-aspek keberlanjutan pada aktivitas, hubungan bisnis, pemangku kepentingan, dan konteks keberlanjutan dari semua anak perusahaan, termasuk kepentingan minoritas. Dalam FGD yang diselenggarakan pada Februari 2024 ini, KAI melibatkan Divisi Komunikasi, Sumber Daya Manusia, Hubungan Investor, Legal dan Kepatuhan, Pemasaran dan Penjualan, Pengadaan, dan Pengembangan Produk.

2. Mengidentifikasi Dampak Aktual dan Potensial

Pada langkah ini, KAI berupaya mengidentifikasi dampak yang sudah terjadi (aktual) baik dampak positif maupun negatif, serta dampak potensial yang mungkin terjadi dalam jangka pendek, menengah, dan panjang. Kami juga mengidentifikasi dampak yang diharapkan dan tidak diharapkan, serta dampak yang dapat dipulihkan dan tidak dapat dipulihkan. Upaya ini dilakukan dengan mengumpulkan pandangan baik dari para pemangku kepentingan serta pihak konsultan maupun akademisi melalui survei berbentuk kuesioner.

Dampak tersebut sesuai dengan yang telah diidentifikasi dalam Standar GRI 2021 Konsolidasi, dan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 51/POJK.03/2017 Tahun 2017 tentang Penerapan Keuangan Berkelanjutan bagi Lembaga Jasa Keuangan, Emiten, dan Perusahaan Publik. Dampak aktual dan potensial (topik material) yang berhasil diidentifikasi sebanyak 16 material, meliputi:

Social Media

WhatsApp : 0811-1211-1121
Facebook : Kereta Api Kita, KAI121
X (Twitter) : @Kereta Apikita, @kai121
Instagram : @Kereta Apikita, @kai121_
Youtube : Kereta Api Kita
TikTok : @kai121_
Podcast : Sahabat KAI

MATERIAL TOPIC

Determining Content and Material Topics [GRI 3-1]

KAI conducted the material topic determination process from February 5-19, 2024, involving those responsible for preparing the Sustainability Report in collaboration with the drafting team (external) and several divisions. According to the GRI Standards 2021 guidelines, KAI followed four steps to determine material topics as described below.

1. Understanding KAI's Sustainability Context

KAI held a Focus Group Discussion (FGD) to identify sustainability aspects in its activities, business relationships, stakeholders, and sustainability context of all subsidiaries, including minority interests. In the FGD held in February 2024, KAI involved the Communications Division, Human Resources, Investor Relations, Legal and Compliance, Marketing and Sales, Procurement, and Product Development.

2. Identifying The Actual and Potential Impacts

In this step, KAI aimed to identify impacts that have already occurred (actual), both positive and negative, as well as potential impacts that may occur in the short, medium, and long term. We also identified expected and unexpected impacts, as well as recoverable and non-recoverable impacts. This effort was carried out by gathering insights from stakeholders, consultants, and academics through questionnaire surveys.

These impacts align with those identified in the GRI Standards 2021 Consolidation and the Financial Services Authority Regulation Number 51/POJK.03/2017 of 2017 on the Implementation of Sustainable Finance for Financial Service Institutions, Issuers, and Public Companies. A total of 16 actual and potential impacts (material topics) were identified, including:



Aspek Ekonomi Economy Aspect	Aspek Lingkungan Environment Aspect	Aspek Sosial Social Aspect	Aspek Tata Kelola Governance Aspect
• Kinerja Ekonomi / Economic Aspect • Transparansi Pajak / Tax Transparency • Keberadaan Pasar / Market Presence	• Energi / Energy • Air dan Efluen / Water and Effluents • Limbah / Waste • Emisi / Emissions • Material ramah lingkungan / Environmentally Friendly Materials • Keanekaragaman Hayati / Biodiversity	• Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) / Occupational Health and Safety (OHS) Compliance • Pengembangan dan Kesejahteraan Karyawan / Employee Development and Welfare • Keselamatan Pelanggan / Customer Safety • Pemberdayaan Masyarakat Sekitar / Community Empowerment	• Kepatuhan dan Etika Bisnis / Business Ethics • Teknologi Informasi Digital / Digital Technology Information • Rantai Pasok Berkelanjutan / Sustainable Supply Chain

3. Menilai Signifikansi Dampak

Berdasarkan hasil identifikasi topik material, KAI melakukan penilaian signifikansi dampak berdasarkan jenisnya bersama konsultan dan akademisi. Penilaian signifikansi dampak negatif dilakukan berdasarkan tingkat keparahan mencakup skala, ruang lingkup, serta konsekuensi yang tidak bisa diperbaiki, dan berdasarkan kemungkinan terjadinya di masa mendatang. Signifikansi dampak negatif juga dianalisis berdasarkan pengaruhnya terhadap Hak Asasi Manusia (HAM). Adapun signifikansi dampak positif juga ditentukan oleh skala dan cakupannya, serta kemungkinan terjadinya pada periode tertentu.

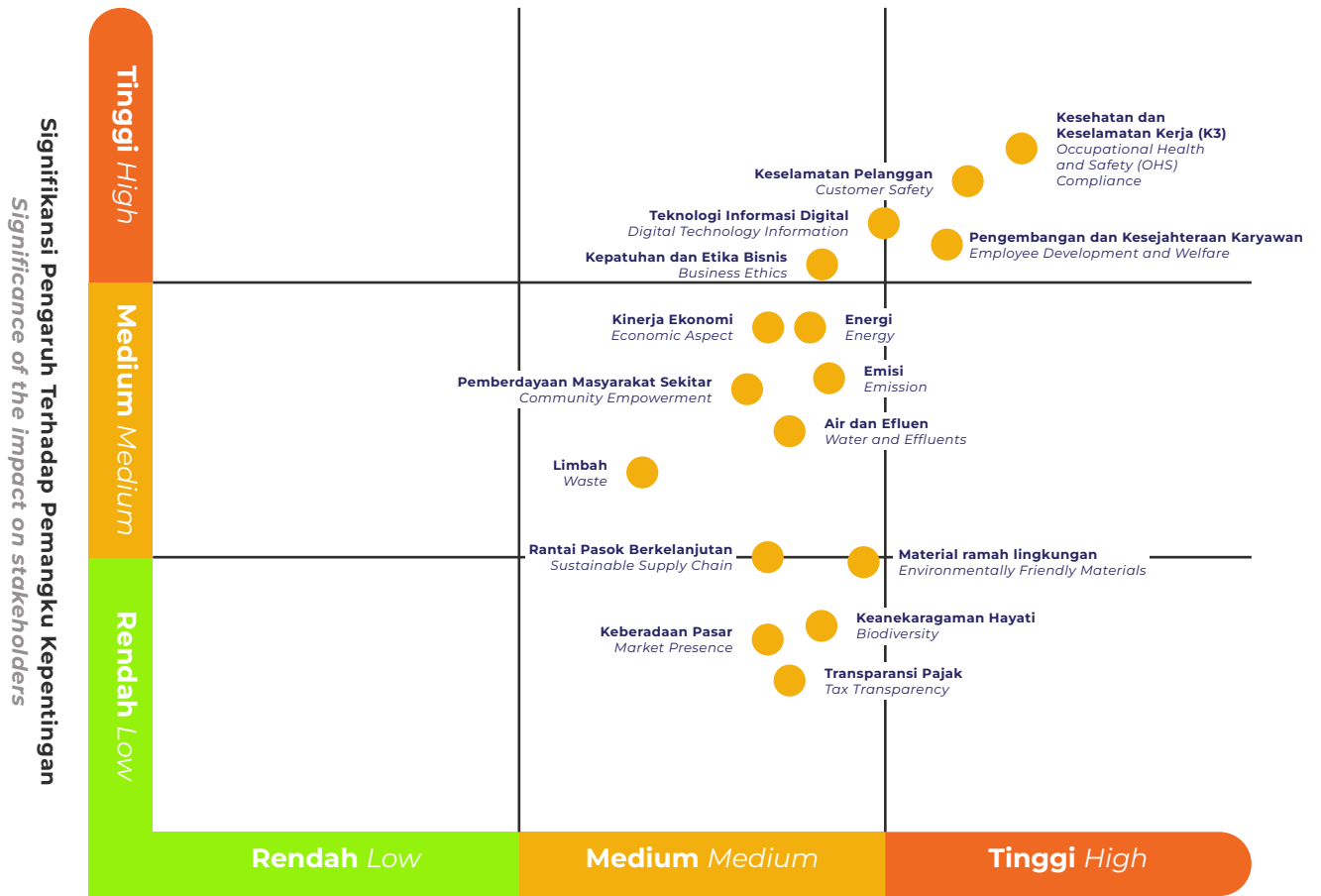
Tahap ini dilakukan dengan mengirimkan kuesioner mengenai signifikansi dampak kepada para pemangku kepentingan baik internal maupun eksternal, sehingga menghasilkan asesmen signifikansi dampak sebagai berikut.

3. Assessing Impact Significance

Based on the identification of material topics, KAI assessed the significance of impacts based on their types, in collaboration with consultants and academics. The significance of negative impacts was evaluated based on the severity level, including scale, scope, and irreparable consequences, as well as the likelihood of occurrence in the future. The significance of negative impacts was also analyzed based on their influence on Human Rights (HR). The significance of positive impacts was determined by their scale and scope, as well as the likelihood of occurrence within a certain period.

This stage was carried out by sending questionnaires about the significance of impacts to both internal and external stakeholders, resulting in the following impact significance assessment.







4. Memprioritaskan Dampak Paling Signifikan untuk Pelaporan

KAI telah mengelompokkan dampak paling signifikan yang mencakup beberapa topik sesuai dengan kategori yang terkait aktivitas bisnis, pemangku kepentingan, jenis hubungan bisnis, atau sumber daya ekonomi atau lingkungan.

Berdasarkan asesmen signifikansi dampak, KAI memprioritaskan 10 topik material dengan signifikansi dampak yang tinggi, mencakup:

1. Kesehatan dan Keselamatan Kerja
2. Keselamatan Pelanggan
3. Pengembangan dan Kesejahteraan Karyawan
4. Teknologi Informasi Digital
5. Kepatuhan dan Etika Bisnis
6. Energi
7. Kinerja Ekonomi
8. Pemberdayaan Masyarakat Sekitar
9. Air dan Effluen
10. Limbah
11. Emisi

Selanjutnya, KAI melibatkan pemangku kepentingan internal dan eksternal untuk melakukan uji material dan menghasilkan daftar topik material organisasi. Daftar tersebut telah disetujui oleh Sekretaris Perusahaan sebagai penanggung jawab penyusunan Laporan Keberlanjutan. [GRI 2-14]

Laporan Keberlanjutan ini memiliki topik material yang berbeda dengan topik material tahun 2022 dikarenakan adanya penyesuaian akan signifikansi dampak isu-isu keberlanjutan yang merupakan prioritas untuk diungkapkan berdasarkan masukan para pemangku kepentingan. Topik material tahun 2022 antara lain Keberadaan Pasar [GRI 202] dan Kerja Paksa atau Wajib Kerja [GRI 409] tidak lagi menjadi topik material pada tahun 2023.

Meskipun tidak semua topik merupakan material bagi KAI, kami tetap memperhatikan seluruh dampak yang aktivitas dan usaha KAI hasilkan agar terkelola dengan baik. Kami juga senantiasa terbuka terhadap masukan, kritik, dan saran para pemangku kepentingan terkait topik material.

4. Assessing Impact Significance

KAI has grouped the most significant impacts, encompassing several topics according to categories related to business activities, stakeholders, types of business relationships, or economic or environmental resources.

Based on the impact significance assessment, KAI prioritized 10 material topics with high impact significance, including:

1. Occupational Health and Safety
2. Customer Safety
3. Employee Development and Welfare
4. Digital Information Technology
5. Compliance and Business Ethics
6. Energy
7. Economic Performance
8. Community Empowerment
9. Water and Effluents
10. Waste
11. Emission

KAI then involved internal and external stakeholders to conduct materiality tests and produce a list of the organization's material topics. This list was approved by the Corporate Secretary, who is responsible for preparing the Sustainability Report. [GRI 2-14]

This Sustainability Report features material topics that differ from the 2022 material topics due to the alignment of the significance of sustainability issues that are a priority for disclosure based on stakeholder input. Material topics for 2022, such as Market Presence [GRI 202] and Forced or Compulsory Labor [GRI 409], are no longer material topics in 2023.

Even though not all topics are material for KAI, we still pay attention to all impacts resulting from KAI's activities and operations to ensure they are well managed. We also remain open to feedback, criticism, and suggestions from stakeholders regarding material topics.

Daftar Topik Material [GRI 3-2]

Topik Material Material Topic	Isu Utama Main Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak Affected Stakeholders	Alasan Mengapa Material Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan Company Involvement	TPB SDGs
Kesehatan dan Keselamatan Kerja [GRI 403] Occupational Health and Safety [GRI 403]	• Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja / Occupational health and safety management system • Pengidentifikasian Bahaya, Penilaian Risiko, dan Investigasi Insiden / Hazard Identification, Risk Assessment, and Incident Investigation	• Karyawan / Employees • Mitra Kerja / Business Partners • Masyarakat / Community • Regulator / Regulators	Kesehatan dan keselamatan kerja merupakan prioritas utama dalam industri perkeretaapian karena tingginya risiko kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan cedera serius atau kematian. Lingkungan kerja yang aman dan sehat tidak hanya melindungi karyawan, tetapi juga	Perseroan berkomitmen untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat melalui pelatihan K3 yang berkelanjutan, pemantauan dan evaluasi risiko secara rutin, serta penerapan standar keselamatan internasional di semua operasional.	 

Material Topics List [GRI 3-2]

Topik Material Material Topic	Isu Utama Main Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak Affected Stakeholders	Alasan Mengapa Material Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan Company Involvement	TPB SDGs
	- Layanan kesehatan yang dimiliki Perseroan / <i>Health services provided by the Company</i> - Partisipasi, konsultasi, dan komunikasi pekerja pada kesehatan dan keselamatan kerja / <i>Employee participation, consultation, and communication on occupational health and safety</i> - Pelatihan pekerja tentang kesehatan dan keselamatan kerja / <i>Employee training on occupational health and safety</i> - Peningkatan kualitas kesehatan pekerja / <i>Improving employee health quality</i> - Pencegahan dan mitigasi dampak-dampak keselamatan dan kesehatan kerja yang secara langsung terkait hubungan bisnis / <i>Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly related to business relationships</i> - Pekerja yang tercakup dalam sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja / <i>Employees covered by the occupational health and safety management system</i> - Kecelakaan kerja yang terjadi pada periode pelaporan / <i>Work accidents occurring during the reporting period</i> - Penyakit akibat kerja yang dialami oleh karyawan Perseroan / <i>Occupational diseases experienced by Company employees</i>		meningkatkan produktivitas dan moral kerja. / <i>Occupational health and safety is a top priority in the railway industry because of the high risk of work accidents which can cause serious injury or death. A safe and healthy work environment not only protects employees, but also increases productivity and morale.</i>	<i>The Company is committed to creating a safe and healthy work environment through continuous K3 training, regular risk monitoring and evaluation, and implementation of international safety standards in all operations.</i>	
Keselamatan Pelanggan [GRI 416] Customer Safety [GRI 416]	- Dampak kesehatan dan keselamatan dari berbagai kategori produk dan jasa / <i>Health and safety impacts of various product and service categories</i> - Insiden ketidakpatuhan sehubungan dengan dampak kesehatan dan keselamatan dari produk dan jasa / <i>Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services</i>	- Karyawan / <i>Employees</i> - Mitra Kerja / <i>Business Partners</i> - Masyarakat / <i>Community</i> - Regulator / <i>Regulators</i>	Keselamatan pelanggan merupakan aspek krusial dalam layanan perkeretaapian, karena insiden keselamatan dapat berpengaruh pada reputasi dan kepercayaan publik terhadap perusahaan. / <i>Customer safety is a crucial aspect in railway services, because safety incidents can affect the reputation and public trust in the company.</i>	Perseroan berkomitmen untuk menyediakan transportasi yang aman dan andal dengan melakukan inspeksi rutin terhadap kereta dan infrastruktur, serta mengedukasi pelanggan tentang protokol keselamatan. / <i>The Company is committed to providing safe and reliable transportation by conducting regular inspections of trains and infrastructure, as well as educating customers about safety protocols.</i>	 
Pengembangan dan Kesejahteraan Karyawan [GRI 401, GRI 402, GRI 404, GRI 405, GRI 406, GRI 407] Employee Development and Welfare [GRI 401, GRI 402, GRI 404, GRI 405, GRI 406, GRI 407]	Kepegawaian - Perekrutan karyawan baru dan pergantian karyawan - Tunjangan yang diberikan kepada karyawan purnawaktu yang tidak diberikan kepada karyawan pada kurun waktu tertentu atau paruh waktu Employment - Recruitment and employee turnover - Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	- Karyawan / <i>Employees</i> - Mitra Kerja / <i>Business Partners</i> - Masyarakat / <i>Community</i> - Regulator / <i>Regulators</i>	Pengembangan dan kesejahteraan karyawan merupakan kunci untuk meningkatkan produktivitas dan retensi karyawan. Aspek ini juga memastikan penegakan hak asasi manusia, keragaman dan kesetaraan. / <i>Employee development and well-being is key to increasing employee productivity and retention. This aspect also ensures the upholding of human rights, diversity and equality.</i>	Perseroan berkomitmen untuk menyediakan program pelatihan dan pengembangan karir, menawarkan paket kesejahteraan yang komprehensif, serta menciptakan lingkungan kerja yang inklusif dan suportif. / <i>The Company is committed to providing training and career development programs, offering comprehensive welfare</i>	  



Topik Material Material Topic	Isu Utama Main Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak Affected Stakeholders	Alasan Mengapa Material Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan Company Involvement	TPB SDGs
	Hubungan Tenaga Kerja - Periode pemberitahuan minimum terkait perubahan operasional Labor Relations - Minimum notice periods regarding operational changes Pelatihan dan Pendidikan - Informasi terkait rata-rata jam pelatihan per tahun per karyawan - Program untuk meningkatkan keterampilan karyawan dan program bantuan peralihan menjelang pensiun - Persentase karyawan yang menerima tinjauan rutin terhadap kinerja dan pengembangan karir Training and Education - Information on the average hours of training per year per employee - Programs to upgrade employee skills and transition assistance programs before retirement - Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews Keanekaragaman dan Peluang Setara - Keanekaragaman badan tata kelola dan karyawan - Rasio gaji pokok dan remunerasi Diversity and Equal Opportunity - Diversity of governance bodies and employees - Ratio of basic salary and remuneration Praktik Non Diskriminatif - Insiden diskriminasi dan tindakan perbaikan yang dilakukan Non-Discriminatory Practices - Incidents of discrimination and corrective actions taken Kebebasan Berserikat dan Perundingan Kolektif - Operasi dan pemasok di mana hak atas kebebasan berserikat dan perundingan kolektif mungkin berisiko Freedom of Association and Collective Bargaining - Operations and suppliers where the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk	-		packages, and creating an inclusive and supportive work environment.	
Teknologi Informasi Digital [GRI 418] Digital Information Technology [GRI 418]	- Pengaduan yang berdasar mengenai pelanggaran terhadap privasi pelanggan dan hilangnya data pelanggan - Complaints based on violations of customer privacy and loss of customer data	- Karyawan / Employees - Masyarakat / Community - Mitra Kerja / Business Partners	Teknologi informasi digital dapat meningkatkan efisiensi operasional, keamanan, dan kenyamanan pelanggan. Penerapan teknologi terbaru juga memungkinkan perusahaan untuk tetap kompetitif dalam industri yang berkembang pesat. / Digital information technology can improve operational efficiency, security and customer comfort. Implementing the latest technology also allows companies to remain competitive in a rapidly growing industry.	Perseroan berkomitmen untuk terus mengadopsi dan mengintegrasikan teknologi digital dalam operasional, seperti sistem manajemen transportasi pintar, aplikasi mobile untuk pelanggan, dan infrastruktur IT yang aman dan andal. / The Company is committed to continuing to adopt and integrate digital technology in operations, such as smart transportation management systems, mobile applications for customers, and safe and reliable IT infrastructure.	

Topik Material Material Topic	Isu Utama Main Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak Affected Stakeholders	Alasan Mengapa Material Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan Company Involvement	TPB SDGs
Kepatuhan dan Etika Bisnis - Anti Korupsi [GRI 205] Compliance and Business Ethics - Anti-Corruption [GRI 205]	- Operasi-operasi yang dinilai memiliki risiko terkait korupsi / Operations assessed to have corruption-related risks - Komunikasi dan pelatihan tentang kebijakan dan prosedur antikorupsi / Communication and training on anti-corruption policies and procedures - Insiden korupsi yang terbukti dan tindakan yang diambil / Proven incidents of corruption and actions taken	- Pemegang Saham / Shareholders - Regulator / Regulators - Karyawan / Employees - Media Massa / Mass Media - Pemerintah / Government	Kepatuhan terhadap hukum dan regulasi serta penerapan etika bisnis yang tinggi adalah dasar dari operasi perusahaan yang berkelanjutan. Ini menghindari risiko hukum dan meningkatkan reputasi perusahaan. / Compliance with laws and regulations and the implementation of high business ethics are the basis of sustainable company operations. This avoids legal risks and improves the company's reputation.	Perseroan berkomitmen untuk mematuhi semua peraturan dan standar yang berlaku, serta menerapkan kode etik bisnis yang ketat dalam semua aspek operasionalnya. / The Company is committed to complying with all applicable regulations and standards, as well as implementing a strict code of business ethics in all aspects of its operations.	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
Energi [GRI 302] Energy [GRI 302]	- Konsumsi energi dalam organisasi / Energy consumption within the organization - Konsumsi energi di luar organisasi / Energy consumption outside the organization - Intensitas energi / Energy intensity - Pengurangan konsumsi energi / Reduction in energy consumption - Pengurangan pada energi yang dibutuhkan untuk produk dan jasa / Reduction in energy required for products and services	- Karyawan / Employees - Masyarakat / Community - Regulator / Regulators - Mitra Kerja / Business Partners	Pengelolaan energi yang efisien tidak hanya mengurangi biaya operasional tetapi juga mengurangi dampak lingkungan dari operasional perusahaan. / Efficient energy management not only reduces operational costs but also reduces the environmental impact of company operations.	Perseroan berkomitmen untuk meningkatkan efisiensi energi melalui penggunaan teknologi hemat energi dan praktik operasional yang berkelanjutan. / The Company is committed to increasing energy efficiency through the use of energy-saving technology and sustainable operational practices.	7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 13 CLIMATE ACTION
Kinerja Ekonomi [GRI 201] Economic Performance [GRI 201]	- Nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dan didistribusikan oleh Perusahaan / Direct economic value generated and distributed by the Company - Kewajiban program pensiun manfaat pasti dan program pensiun lainnya / Defined benefit pension plan obligations and other pension plans - Bantuan keuangan yang diterima Perusahaan dari Pemerintah / Financial assistance received by the Company from the Government	- Pemegang Saham / Shareholders - Regulator / Regulators - Karyawan / Employees - Kreditur / Creditors - Mitra Kerja / Business Partners	Kinerja ekonomi yang kuat adalah dasar untuk pertumbuhan dan keberlanjutan jangka panjang perusahaan. Hal ini memungkinkan investasi lebih lanjut dalam infrastruktur, teknologi, dan sumber daya manusia. / Strong economic performance is the basis for a company's long-term growth and sustainability. This allows further investment in infrastructure, technology and human resources.	Perseroan berkomitmen untuk mencapai kinerja ekonomi yang solid melalui strategi bisnis yang efektif, manajemen risiko yang baik, dan investasi dalam inovasi dan infrastruktur. / The Company is committed to achieving solid economic performance through effective business strategies, good risk management, and investment in innovation and infrastructure.	8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH 9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE
Pemberdayaan Masyarakat Sekitar [GRI 413] Community Development [GRI 413]	- Operasi dengan keterlibatan masyarakat setempat, penilaian dampak, dan program Pengembangan / Operations with involvement local communities, impact assessments, and programs development - Operasi yang secara aktual dan yang berpotensi memiliki dampak negatif signifikan terhadap masyarakat setempat / Operations that actually and have the potential to have significant negative impacts towards the local community	- Karyawan / Employees - Masyarakat / Community - Mitra Kerja / Business Partners	Masyarakat sekitar merupakan pemangku kepentingan penting yang terpengaruh oleh operasional perusahaan. Pemberdayaan masyarakat membantu membangun hubungan yang baik dan memastikan keberlanjutan sosial. / The surrounding community is an important stakeholder who is affected by company operations. Community empowerment helps build good relationships and ensure social sustainability.	Perseroan berkomitmen untuk berkontribusi pada pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar melalui program CSR, kemitraan lokal, dan investasi sosial. / The Company is committed to contributing to the social and economic development of surrounding communities through CSR programs, local partnerships and social investment.	1 NO POVERTY 4 QUALITY EDUCATION 13 CLIMATE ACTION
Air dan Effluen [GRI 303] Water and Effluent [GRI 303]	- Interaksi dengan air sebagai sumber daya bersama / Interaction with water as a shared resource - Manajemen dampak yang berkaitan dengan pembuangan air / Management of impacts		Pengelolaan air dan effluen yang baik penting untuk mencegah polusi dan dampak negatif terhadap lingkungan sekitar serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan. / Good water	Perseroan berkomitmen untuk mengelola penggunaan air dan pembuangan effluen dengan bijak melalui penerapan teknologi pengolahan air dan	6 CLEAN WATER AND SANITATION



Topik Material Material Topic	Isu Utama Main Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak Affected Stakeholders	Alasan Mengapa Material Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan Company Involvement	TPB SDG
	<i>related to water discharge</i> • Pengambilan air / <i>Water withdrawal</i> • Pembuangan air / <i>Water disposal</i> • Konsumsi air / <i>Water consumption</i>		<i>and effluent management is important to prevent pollution and negative impacts on the surrounding environment and ensure compliance with environmental regulations.</i>	pemantauan kualitas air secara rutin. / <i>The Company is committed to managing water use and effluent disposal wisely through the application of water treatment technology and regular monitoring of water quality.</i>	
Limbah [GRI 306] Waste [GRI 306]	• Timbulan sampah dan dampak signifikan terkait sampah / <i>Generation of waste and significant impacts related to waste</i> • Pengelolaan dampak signifikan terkait limbah / <i>Management of significant impacts related to waste</i> • Limbah yang dihasilkan / <i>Waste generated</i> • Limbah dialihkan dari pembuangan / <i>Waste is diverted from disposal</i> • Limbah diarahkan ke pembuangan / <i>Waste is directed to disposal</i>	• Karyawan / <i>Employees</i> • Masyarakat / <i>Community</i> • Pemerintah / <i>Government</i> • Mitra Kerja / <i>Business Partners</i> • Pemasok / <i>Suppliers</i>	Pengelolaan limbah yang efektif penting untuk mencegah pencemaran lingkungan dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan. / <i>Effective waste management is important to prevent environmental pollution and ensure compliance with environmental regulations.</i>	Perseroan berkomitmen untuk mengurangi, mendaur ulang, dan mengelola limbah secara bertanggung jawab melalui program pengelolaan limbah yang komprehensif. / <i>The Company is committed to reducing, recycling and managing waste responsibly through a comprehensive waste management program.</i>	12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 15 LIFE ON LAND
Emisi [GRI 305] Emission [GRI 306]	• Emisi GRK langsung (Cakupan 1) • Emisi GRK tidak langsung (Cakupan 2) • Emisi GRK tidak langsung lainnya (Cakupan 3) • Intensitas emisi GRK • Pengurangan emisi GRK	• Masyarakat / <i>Community</i> • Regulator / <i>Regulators</i> • Pemerintah / <i>Government</i> • Media Massa / <i>Mass Media</i> • Investor / <i>Investor</i>	Sebagai transportasi massal, KAI menghasilkan emisi GRK yang signifikan dan berkontribusi kepada perubahan iklim. Perubahan iklim dapat menyebabkan kondisi cuaca yang berimplikasi pada operasional seperti banjir atau longsor	Perseroan berkomitmen untuk mengurangi emisi yang dihasilkan melalui penggunaan teknologi rendah emisi, solar panel, pemakaian biosolar, dan praktik operasional yang berkelanjutan.	13 CLIMATE ACTION

INISIATIF KEBERLANJUTAN KAI

KAI SUSTAINABILITY INITIATIVE

Visi, Misi, Nilai Keberlanjutan [OJK C.1]

Visi

Menjadi perusahaan yang memberikan manfaat tinggi bagi masyarakat, lingkungan dan pemangku kepentingan melalui peningkatan aktivitas Program Kemitraan Bina Lingkungan (PKBL) dan *Community Relation* (CR).

Misi

- Berperan aktif dalam mewujudkan peningkatan kualitas hidup dan kemandirian masyarakat serta kelestarian lingkungan.
- Membangun citra positif dan sinergi perusahaan dengan pemangku kepentingan guna terciptanya situasi kondusif bagi operasional perusahaan yang berkelanjutan.

Nilai Keberlanjutan

Memberikan kontribusi nyata dalam pembangunan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat serta lingkungan, sehingga masyarakat dapat menjadi mitra sejati dalam menciptakan situasi kondusif bagi kelangsungan usaha perusahaan.

Strategi Keberlanjutan KAI [OJK A.1] [GRI 2-22]

PT Kereta Api Indonesia sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) penyedia jasa transportasi perkeretaapian berkomitmen untuk selalu mendukung pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB).

Pada dasarnya, kereta memiliki kapasitas angkut jauh lebih besar dibandingkan moda transportasi darat lainnya sekaligus merupakan transportasi yang relatif tidak banyak membutuhkan bahan bakar serta menghasilkan polusi dan emisi gas rumah kaca yang lebih sedikit. Perseroan berkomitmen untuk berkontribusi bersama Indonesia dalam pengurangan emisi hingga mencapai target *Net Zero Emission* pada tahun 2060. Oleh karena itu, KAI sebagai operator perkeretaapian di Indonesia, secara konsisten terus mengedepankan praktik-praktik bisnis yang harmonis pada aspek ekonomi, lingkungan, sosial, dan tata kelola dalam mendorong terciptanya ekosistem transportasi berkelanjutan.

Secara umum, strategi keberlanjutan KAI meliputi:

1. Penyediaan moda transportasi ramah lingkungan didukung oleh operasional yang efisien;
2. Inovasi layanan angkutan penumpang dan barang dengan mengedepankan teknologi dan kebutuhan pelanggan;
3. Pelaksanaan kegiatan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan (TJSL) secara konsisten dan berkesinambungan dengan berpedoman pada Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor : PER-1/MBU/03/2023 tanggal 03 Maret 2023 tentang Penugasan Khusus dan Program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan BUMN

Vision, Mission, Value of Sustainability [OJK C.1]

Vision

To be a company that provides high benefits for society, the environment, and stakeholders through the enhancement of Partnership and Community Development Programs (PKBL) and Community Relations (CR) activities.

Mission

- Actively contribute to improving the quality of life and the self-reliance of communities as well as environmental sustainability.
- Build a positive image and synergy of the company with stakeholders to create a conducive environment for sustainable company operations.

Value of Sustainability

Providing real contributions to the development and improvement of the quality of life of communities and the environment, enabling the community to become true partners in creating a conducive environment for the company's business continuity.

KAI Sustainability Strategy [OJK A.1] [GRI 2-22]

PT Kereta Api Indonesia as a State-Owned Enterprise (BUMN), providing railway transportation services is committed to always supporting the achievement of the Sustainable Development Goals (SDGs).

Basically, trains have a far greater carrying capacity than other modes of land transportation as well as being transportation that requires relatively little fuel and produces less pollution and greenhouse gas emissions. The Company is committed to contributing together with Indonesia in reducing emissions until it reaches the Net Zero Emission target by 2060. Therefore, KAI as a railway operator in Indonesia, consistently continues to prioritize harmonious business practices in economic, environmental, social and governance aspects. manage in encouraging the creation of a sustainable transportation ecosystem.

In general, KAI's sustainability strategy includes:

1. Providing environmentally friendly transportation modes supported by efficient operations;
2. Innovating passenger and freight transport services by leveraging technology and customer needs;
3. Consistently implementing Environmental and Social Responsibility activities in accordance with Ministerial Regulation of State-Owned Enterprises Number: PER-1/MBU/03/2023 dated March 3, 2023, regarding Special Assignments and Programs for Social and Environmental Responsibilities of State-Owned Enterprises (SOEs).



Selama tahun 2023, KAI telah menjalankan strategi keberlanjutan tersebut sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian TPB. Untuk mempertajam strategi dan meningkatkan kinerja keberlanjutan di masa mendatang, KAI pada tahun 2023 telah menyusun *roadmap* ESG 2024-2028 yang diselaraskan pada peta jalan transisi energi Indonesia. Pelaksanaan *roadmap* ESG tersebut akan menjadi prioritas manajemen mulai tahun 2024.

Throughout 2023, KAI has implemented these sustainability strategies to support the achievement of its Sustainable Development Goals (SDGs). To sharpen its strategy and enhance sustainability performance in the future, KAI has developed an ESG roadmap for 2024-2028 aligned with Indonesia's energy transition roadmap. The implementation of this ESG roadmap will be a management priority starting in 2024.

Inisiatif/Kegiatan KAI dan Dukungan Terhadap TPB Tahun 2023

Initiatives/Activities of PT Kereta Api Indonesia (KAI) and Support Towards Sustainable Development Goals (SDGs) in 2023

Strategi Strategy	Inisiatif / Kegiatan KAI KAI Initiatives / Activities	TPB SDGs
Penyediaan moda transportasi ramah lingkungan didukung oleh operasional yang efisien / <i>Providing environmentally friendly transportation modes supported by efficient operations;</i>	Pemanfaatan Biosolar B35 sebagai bahan bakar KA / <i>Utilization of Biosolar B30 as train fuel.</i>	 
	Pemanfaatan energi surya melalui pembangunan solar panel di 40 stasiun dan 2 balai yasa / <i>Utilization of solar energy through the installation of solar panels at 40 stations and 2 maintenance facilities.</i>	
Inovasi layanan angkutan penumpang dan barang dengan mengedepankan teknologi dan kebutuhan pelanggan / <i>Innovating passenger and freight transport services by leveraging technology and customer need</i>	Peluncuran LRT Jabodebek dan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) Whoosh / <i>Launch of Jabodebek LRT and Jakarta-Bandung High-Speed Train (KCJB) Whoosh</i>	 
	Tersedianya Kereta Panoramic, Kereta Ekonomi New Generation, dan Kereta Suite Class Compartment. / <i>Introduction of Panoramic Train, New Generation Economy Class, and Suite Class Compartment.</i>	
	Inovasi pengenalan wajah (face recognition) untuk kemudahan penumpang masuk ke peron, serta penyempurnaan layanan Access by KAI / <i>Face recognition innovation for ease of passenger access to platforms, as well as enhancements to the Access by KAI service.</i>	
	Layanan dan fasilitas KA yang ramah disabilitas / <i>Disability-friendly train services and facilities.</i>	 
Pelaksanaan kegiatan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan (TJSL) / <i>Implementation of Environmental and Social Responsibility activities</i>	TJSL Pilar Sosial antara lain, KAI DungMas, KAI Sehat Sejahtera, KAI EduFriend, Beasiswa untuk Yayasan BUMN / Program Kolaborasi Bantuan Pendidikan, Dukungan Keamanan Perjalanan KA, dan Dukungan Kegiatan Anti Pelecehan/Kekerasan Wanita di atas KA. / <i>Social Responsibility Pillars include KAI DungMas, KAI Sehat Sejahtera, Support for Train Travel Security, KAI EduFriend, Scholarships for BUMN Foundation/Education Assistance Collaboration Program, KAI Scholarships, and Support for Anti-Harassment/Violence Against Women Activities on Trains.</i>	   
	TJSL Pilar Lingkungan, antara lain KAI Pling / Peduli Lingkungan, KAI Sar-I / Sarana Ibadah, KAI Go Green / <i>Environmental Responsibility Pillars include KAI Pling / Environmental Care, KAI Sar-I / Worship Facilities, KAI Go Green</i>	 
	TJSL Pilar Ekonomi meliputi MiKA Hasanah, MiKA Go Global, MiKA Next Class, Teras UMK, serta Pendanaan UMK yang disalurkan secara kolaboratif melalui PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk. / <i>Economic Responsibility Pillars include MiKA Hasanah, MiKA Go Global, MiKA Next Class, Teras UMK, and Collaborative Funding for SMEs through PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk.</i>	

Membangun Budaya Keberlanjutan [OJK F.1]

Dalam menjalankan kegiatan operasionalnya, KAI berupaya membangun budaya keberlanjutan di kalangan karyawan melalui berbagai inisiatif. Mulai dari kampanye hemat energi hingga program pembinaan yang dilaksanakan secara bersamaan dengan kegiatan-kegiatan sosial-kemasyarakatan seperti kegiatan KAI Peduli Lingkungan (KAI-Pling). KAI-Pling merupakan program kepedulian KAI terhadap lingkungan berupa perbaikan sarana dan prasarana umum, pengelolaan sampah, serta kegiatan penanaman pohon di sekitar area usaha KAI. Melalui program tersebut, pegawai KAI didorong untuk berperan secara aktif dalam kegiatan penyaluran manfaat bagi lingkungan sekitar.

Selain itu, KAI juga mengikutsertakan seluruh (100%) pegawai dalam pelatihan terkait kebijakan *anti-fraud* dan anti-korupsi, serta memastikan seluruh (100%) mitra bisnis memahami dan ikut mempraktikkan kebijakan anti-korupsi. KAI sebagai BUMN perkeretaapian di Indonesia juga memastikan bahwa seluruh kegiatan operasional kami mematuhi peraturan yang berlaku terkait anti-persaingan, anti-pakat, dan monopoli dengan mematuhi hukum dan regulasi serta menerapkan etika bisnis yang ketat. Oleh karenanya, Perseroan memahami risiko hukum dan mempertahankan reputasi dari pemangku kepentingannya, termasuk tidak terlibat dalam kontribusi politik apapun.

[GRI 2-23, 2-24, 3-3, 205-2, 415-1]

Building a Culture of Sustainability [OJK F.1]

In carrying out its operational activities, PT Kereta Api Indonesia (KAI) strives to foster a culture of sustainability among its employees through various initiatives. These range from energy conservation campaigns to mentoring programs conducted concurrently with social and community activities such as the KAI Care for the Environment (KAI-Pling) initiative. KAI-Pling is a program demonstrating KAI's commitment to the environment, involving infrastructure improvements, waste management, and tree planting around KAI's operational areas. Through this program, KAI employees are encouraged to actively contribute to environmental benefit initiatives in their surroundings.

Moreover, KAI ensures that all (100%) employees participate in training related to anti-fraud and anti-corruption policies, and ensures that all (100%) business partners understand and adhere to anti-corruption policies. As a state-owned railway company in Indonesia, KAI also ensures that all operational activities comply with applicable regulations concerning anti-competition, anti-collusion, and anti-monopoly laws, adhering strictly to business ethics. Therefore, the Company understands the legal risks and maintains the reputation of its stakeholders, including by not engaging in any political contributions. [GRI 2-23, 2-24, 3-3, 205-2, 415-1]

IKHTISAR KINERJA KEBERLANJUTAN

SUSTAINABILITY PERFORMANCE OVERVIEW

Kinerja Aspek Ekonomi [OJK B.1]

Performance Economic Aspects [OJK B.1]

Uraian Description	Satuan Unit	2023	2022	2021
Kuantitas Produk/Jasa (sesuai jenis produk) / Product/Service Quantity (by product type)				
Angkutan Penumpang / Passenger Transportation	Penumpang / Customer	388.776.604	284.448.804	154.537.582
Angkutan Barang / Cargo	Ton	63.694.966	58.006.880	50.261.778
Pendapatan / Income	Jutaan Rupiah / In millions of Rupiah	35.106.535.574	25.577.639.010	17.916.776
Laba (Rugi) tahun berjalan / Income for the Year	Jutaan Rupiah / In millions of Rupiah	1.871.548.137	1.685.989.220	(425.196)
Produk Ramah Lingkungan: Kereta Rel Listrik / Eco-Friendly Product: Electric Rail Train	Unit Gerbong / Carriage Unit	994	1.064	1.060
Jumlah pemasok lokal / Number of local suppliers	Perusahaan/mitra / Company/partner	173	182*	155*
Persentase pemasok lokal / Percentage of local suppliers	Perusahaan/mitra / Company/partner	70,32%	70,00%	66,52%

*) Disajikan kembali

*) Restated



Kinerja Aspek Lingkungan Hidup [OJK B.2]

Performance Environmental Aspects [OJK B.2]

Uraian Description	Satuan Unit	2023	2022	2021
Penggunaan Energi / Energy Usage				
Penggunaan Listrik dari Solar Panel / Solar Panel Electricity Usage	GJ	64.707	55.221	40.303
Penggunaan Listrik PLN / PLN Electricity Usage	GJ	4.410.241	4935.866	3.977.090
Penggunaan Bensin / Use of Fuel	GJ	13.212.047	13.692.179	13.828.989
Penggunaan Biosolar / Use of Biodiesel Fuel	GJ	66.072.042	70.623.008	75.576.814
Intensitas Pemakaian Energi / Energy Usage Intensity	• GJ/Penumpang GJ/Passenger	0,22	0,31	0,60
	• GJ/Ton	1,32	1,54	1,86
	• GJ/Milyar GJ/Billion	2,39	3,49	5,21
Penggunaan Air / Water Usage	Megaliter	555,76	782,74	757,02
Emisi yang dihasilkan / Produced Emissions				
Cakupan 1 Emisi Bensin dan Biosolar / Scope 1 Fuel and Biodiesel Emission	Ton Co ² -eq	5.877.135	6.250.735	6.629.394
Cakupan 2 Emisi Listrik PLN / Scope 2 PLN Electricity Emission	Ton Co ² -eq	1.144.213	1.280.583	1.031.826
Cakupan 3 Emisi Perjalanan Dinas / Scope 3 Business Trip Emission	Ton Co ² -eq	6.201.537	6.948.107	7.432.455
Intensitas Emisi per Pendapatan / Emission Intensity per Revenue	Ton CO ² -eq/Milyar Rp	0,20	0,29	0,43
	Ton CO ² -eq/Billion Rp			
Intensitas Emisi per ton / Emission Intensity per ton	Ton CO ² -eq/ Ton	0,208	0,250	0,300
Pengaduan Lingkungan / Environmental Complaint	Kasus / Case	Nihil / Nil	Nihil / Nil	Nihil / Nil

*) Disajikan kembali

*) Restated

Kinerja Aspek Sosial [OJK B.3]

Social Aspect Performance [OJK B.3]

Uraian Description	Satuan Unit	2023	2022	2021
Aspek Ketenagakerjaan / Labor Aspect				
Rata-rata jam pelatihan per karyawan / Average Hour of Training Per-Employee				
• Laki-laki / Male	Jam / Karyawan Hour / Employee	184	6	3
• Perempuan / Female		146	24	7
Kepuasan Karyawan / Employee Satisfaction	Poin / Points	4,25	4,17	4,22
Jam Kerja Aman / Safe Work Hours	Jam / Hours	5.677.549	8.888.040	13.007.280
Aspek Pelanggan / Customer Aspect				
Pengaduan Pelanggan / Customer Complaint	Kasus / Case	44.735	29.106	15.818
Kepuasan Penumpang / Passenger Satisfaction	Skala (Kategori) / Scale (Category)	4,44 (High)	4,39 (High)	4,34 (High)

Uraian Description	Satuan Unit	2023	2022	2021
Aspek Sosial-Kemasyarakatan / Social-Community Aspect				
Penyaluran Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan / Social and Environment Responsibility Fund Distribution	Rupiah Penuh / Full Rupiah	14.999.621.732	9.645.348.012	8.769.074.128
Pendanaan Mitra Binaan / Partnership Fund Distribution	Rupiah Penuh / Full Rupiah	16.696.315.845	7.066.650.000	7.070.575.00
Jumlah Mitra Binaan / Number of Fostered Partner	Perusahaan/Mitra / Company/ Partner	626	2.571	2.644

KINERJA EKONOMI

ECONOMIC PERFORMANCE

Kemampuan adaptasi KAI atas kompetitifnya persaingan di sektor transportasi dalam negeri, serta berbagai inovasi yang diluncurkan selama tahun 2023 mampu mendorong kinerja ekonomi Perusahaan. Meningkatnya mobilitas nasional sejak dicabutnya status pandemi Covid-19 secara resmi pada 21 Juni 2023 turut berdampak pada tercapainya volume angkutan penumpang dan barang di atas target yang ditetapkan.

PT Kereta Api Indonesia's ability to adapt to competitive domestic transportation sectors, along with various innovations launched throughout 2023, has bolstered the company's economic performance. The increased national mobility since the official lifting of the Covid-19 pandemic status on June 21, 2023, has also contributed to surpassing the set targets for passenger and freight transport volumes.

Perbandingan Target dan Kinerja [OJK F.2]

Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang

Pada tahun 2023, volume dan pendapatan angkutan penumpang KAI melampaui target dengan realisasi mencapai 388.776.604 orang penumpang dan pendapatan sebesar Rp9,9 triliun, sebagaimana dijelaskan pada tabel berikut ini.

Comparison of Production Targets and Performance [OJK F.2]

Passenger and Freight Transport

In 2023, PT Kereta Api Indonesia's passenger transport volume and revenue exceeded targets, with actual figures reaching 388,776,604 passengers and revenue amounting to Rp9.9 trillion, as explained in the following table.

Tahun	Perbandingan Target dan Realisasi Angkutan Penumpang (dalam Orang) / Comparison of Target and Realization of Passenger Transport (in People)			Perbandingan Target dan Realisasi Pendapatan Angkutan Penumpang (dalam Ribuan Rupiah) / Comparison of Target and Realization of Passenger Transport Revenue (in Thousands of Rupiah)		
	Target	Realisasi Realization	Persentase Realisasi terhadap Target (%) Percentage of Realization of Target (%)	Target	Realisasi Realization	Persentase Realisasi terhadap Target (%) Percentage of Realization of Target (%)
2023	382.089.477	388.776.604	101,75	9.447.928.488	9.941.825.625	105,23
2022	274.437.174	284.448.804	103,65	4.887.198.501	6.964.495.288	142,50
2021	214.547.283	154.537.582	72,03	2.450.673.572	2.363.286.232	96,43

Sementara volume angkutan barang memenuhi target dengan realisasi 63.694.966 ton dengan pendapatan 96,57% dari target.

Meanwhile, the freight transport volume met the target with a realization of 63,694,966 tons, achieving 96.57% of the revenue target.



Perbandingan Target dan Realisasi Angkutan Barang

Comparison of Targets and Realization of Freight Transportation

Tahun	Perbandingan Target dan Realisasi Angkutan Barang (dalam Ton) / Comparison of Target and Realization of Freight Transport (in Tons)			Perbandingan Target dan Realisasi Pendapatan Angkutan Barang (dalam Ribuan Rupiah) / Comparison of Target and Realization of Freight Transport Revenue (in Thousands of Rupiah)		
	Target	Realisasi Realization	Persentase Realisasi terhadap Target (%) Percentage of Realization of Target (%)	Target	Realisasi Realization	Persentase Realisasi terhadap Target (%) Percentage of Realization of Target (%)
2023	63.061.602	63.694.966	101,00	12.059.567.614	11.646.062.370	96,57
2022	60.246.406	58.006.880	96,28	8.716.752.845	9.833.032.266	112,8 0
2021	56.412.318	50.261.778	89,10	7.714.142.733	7.327.830.146	94,99

Realisasi pendapatan dari komersialisasi aset pada tahun 2023 mencapai 86,72% dari target dengan luas dikomersialkan mencapai 7.438.573,80 m²

Revenue realization from asset commercialization in 2023 reached 86.72% of the target, with an area of 7,438,573.80 m² being commercialized.

Perbandingan Target dan Realisasi Komersialisasi Aset

Comparison of Asset Commercialization Targets and Realization

Tahun Year	Realisasi Komersialisasi aset (dalam m ²) Realization of Asset Commercialization (In m ²)	Perbandingan Target dan Realisasi Pendapatan Komersialisasi Aset (Dalam Ribuan Rupiah) Comparison of Target and Realization of Asset Commercialization Revenue (In Thousands of Rupiah)		
		Target	Realisasi Realization	Persentase Realisasi terhadap Target (%) Percentage of Target Realization (%)
2023	7.438.573,80	1.457.222.518.259	1.282.089.615.915	86,98
2022	7.768.939,11	936.287.984.000	938.238.631.733	100,21
2021	4.476.810,09	770.890.045.487	693.301.338.031	89,94

Pada tahun 2023, KAI membukukan laba tahun berjalan sebesar Rp1,87 triliun atau 107,81% terhadap target yang telah ditetapkan.

In 2023, KAI recorded a profit for the year of IDR 1.87 trillion, or 107.81% of the established target.

Perbandingan Target dan Realisasi Laba (Rugi) Tahun Berjalan

Comparison of Target and Realized Profit (Loss) for the Current Year

Tahun Year	Perbandingan Target dan Realisasi Laba (Rugi) Tahun Berjalan / Comparison of Target and Realization of Profit (Loss) for the Year		
	Target (Dalam Ribuan Rupiah) / Target (In Thousands of Rupiah)	Realisasi (Dalam Ribuan Rupiah) / Realization (In Thousands of Rupiah)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Target Realization (%)
2023	1.735.899.562	1.871.548.137	107.81
2022	103.739.264	1.685.989.220	1.625
2021	(723.337.702)	(425.195.645)	141,22

Perbandingan Target dan Kinerja Portofolio, Target Pembiayaan, atau Investasi pada Instrumen Keuangan atau Proyek yang Sejalan dengan Keuangan Berkelanjutan [OJK F.3]

KAI berkomitmen untuk melaksanakan investasi pengembangan berkelanjutan yang pada jangka panjang diharapkan mampu menghadirkan dukungan signifikan bagi upaya pelestarian lingkungan. Untuk itu, KAI berupaya menggunakan kereta api ramah lingkungan melalui penggunaan bahan bakar B35 dan pemanfaatan panel surya untuk menghasilkan tenaga listrik guna mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK).

Pengungkapan perbandingan target dan realisasi investasi pengembangan berkelanjutan KAI untuk tahun 2023 adalah sebagai berikut:

Perbandingan Target dan Realisasi Investasi Pengembangan

Tahun Year	Perbandingan Target dan Realisasi Investasi Pengembangan / Comparison of Targets and Realization of Development Investment		
	Target (Dalam Ribuan Rupiah) / Target (In Thousands of Rupiah)	Realisasi (Dalam Ribuan Rupiah) / Realization (In Thousands of Rupiah)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Target Realization (%)
2023	2.181	1.160	53,21
2022	2.015	547	27,13
2021	7.177	3.848	53,62

Implikasi Finansial, Risiko, serta Peluang Akibat Perubahan Iklim [GRI 3-3, 201-2]

Perseroan memahami bahwa perubahan iklim yang berlangsung pada skala global telah memberikan dampak tidak langsung terhadap aktivitas operasi KAI, yang kemudian memiliki kemungkinan untuk menghadirkan implikasi fisik dan finansial. Atas pemahaman tersebut, Perseroan telah melakukan identifikasi terhadap bahaya, penilaian, dan pengendalian risiko bencana lingkungan secara berkala. Selama 2023, terdapat 45 kejadian gangguan perjalanan kereta api yang diakibatkan oleh kejadian alam akibat perubahan iklim seperti genangan air, banjir, dan longsor.

Atas kesadaran terhadap dampak perubahan iklim, KAI telah melakukan identifikasi risiko dan peluang yang terkait dengan perubahan iklim. Pendekatan yang digunakan dalam proses ini adalah TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*), yang secara khusus dirancang untuk membantu organisasi dalam mengelola risiko dan peluang yang diakibatkan oleh perubahan iklim. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang risiko dan peluang perubahan iklim, KAI mengembangkan strategi untuk mengelola dampak perubahan iklim dan memastikan keberlanjutan bisnisnya di masa depan, seperti dijelaskan pada bagian Tata Kelola Keberlanjutan dalam laporan ini. Namun, sampai 2023 KAI belum mengidentifikasi dan mengalokasikan biaya untuk pengelolaan risiko dan peluang terkait perubahan iklim secara terpisah.

Comparison of Portfolio Targets and Performance, Financing Targets, or Investments in Financial Instruments or Projects that are in Line with Sustainable Finance [OJK F.3]

KAI is committed to carrying out sustainable development investments which in the long term are expected to provide significant support for environmental conservation efforts. For this reason, KAI is trying to use environmentally friendly trains through the use of B35 fuel and the use of electric power and the utilization of solar panels to generate electricity to reduce greenhouse gas (GHG) emissions.

Disclosure of comparison of targets and realization of KAI's sustainable development investment for 2023 is as follows:

Comparison of Development Investment Targets and Realization

Implikasi Finansial, Risiko, serta Peluang Akibat Perubahan Iklim [GRI 3-3, 201-2]

The company understands that global-scale climate change has indirectly impacted KAI's operational activities, potentially bringing about physical and financial implications. With this understanding, the company has regularly identified environmental disaster hazards, assessed them, and controlled them. In 2023, there were 45 incidents of railway travel disruptions caused by climate change-related events such as waterlogging, floods, and landslides.

Recognizing the impact of climate change, KAI has identified risks and opportunities associated with climate change. The approach used in this process is the TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*), specifically designed to assist organizations in managing risks and opportunities arising from climate change. With a better understanding of climate change risks and opportunities, KAI is developing strategies to manage climate change impacts and ensure business sustainability in the future, as described in the Sustainability Governance section of this report. However, as of 2023, KAI has not yet identified and allocated costs for managing climate-related risks and opportunities separately.



Program Pensiun [GRI 201-3]

KAI sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) memberikan manfaat pasti ketika pegawai kami telah mencapai usia pensiun. Manfaat pasti tersebut diberikan tergantung peraturan yang berlaku ketika pegawai direkrut.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun Eks-PNS Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 tanggal 29 November 2007, Eks-PNS berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun PNS.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 170/PMK.02/2016 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Penetapan Pendanaan Bersama Pembayaran Manfaat Pensiun antara APBN, Hasil Investasi dari Akumulasi Dana Pensiun Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Perusahaan menetapkan bahwa kontribusi pendanaan Perusahaan sebesar 11%, Hasil Investasi dari Akumulasi Dana Pensiun Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 11%; dan Pemerintah sebesar 78% Perusahaan menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti bagi karyawan Eks-Perum yang direkrut sebelum Agustus 2009 & karyawan Persero yang direkrut setelah Agustus 2009. Manfaat pensiun dihitung berdasarkan Gaji Dasar Asuransi Pekerja berdasarkan Addendum Dan Pernyataan Kembali Atas Perjanjian Kerjasama Antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan Asuransi Jiwa IFG Tentang Pengelolaan Program Asuransi IFG (pendanaan Hari Tua Bagi Pegawai Dan Program Asuransi IFG Anuitas Prima Bagi Pensiunan PT Kereta Api Indonesia Persero).

Pension Program [GRI 201-3]

As a State-Owned Enterprise, KAI provides defined benefits when our employees reach retirement age. These defined benefits are provided according to the regulations in effect at the time of the employee's recruitment.

In accordance with the Government Regulation on Pension Adjustments for Former Civil Servants (PNS) of the Department of Transportation at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 dated November 29, 2007, former civil servants are entitled to receive a basic pension that is adjusted to be equal to the basic pension received by other retired civil servants.

Based on the Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 170/PMK.02/2016 concerning the Provision of Funds for the Pension Adjustment Program for Former Civil Servants of the Department of Transportation at PT Kereta Api Indonesia (Persero), the determination of Joint Funding for Pension Benefit Payments between the State Budget (APBN), Investment Returns from the Accumulated Pension Fund of Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero), and the Company establishes that the Company's funding contribution is 11%, Investment Returns from the Accumulated Pension Fund of Employees of PT Kereta Api Indonesia (Persero) is 11%, and the Government contributes 78%. The Company administers a defined benefit pension program for former Perum employees recruited before August 2009 and for Persero employees recruited after August 2009. The pension benefits are calculated based on the Employee Insurance Basic Salary, according to the Addendum and Restatement of the Cooperation Agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and IFG Life Insurance regarding the Management of the IFG Old Age Fund Insurance Program for Employees and the IFG Prima Annuity Insurance Program for Retirees of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Uraian Description	2023	2022
Program Pensiun Eks PNS / Former Civil Servant Retirement Program	1.138.251.753	1.098.808.740
Program Pensiun Eks Perum dan Persero / Former Perum and Persero Pension Program	4.401.673.427	4.037.598.131
Imbalan Kerja Lain / Other Work Benefits	78.591.696	60.745.103
Total Liabilitas Imbalan Kerja	5.618.516.876	5.197.151.974

Nilai Ekonomi yang Dihasilkan dan Didistribusikan [GRI 2-27, 3-3, 201-1, 201-4]

Kinerja ekonomi yang dinilai dari nilai ekonomi yang dihasilkan dan didistribusikan adalah dasar untuk pertumbuhan dan keberlanjutan jangka panjang perusahaan dan para pemangku kepentingannya. Hal ini memungkinkan investasi lebih lanjut dalam infrastruktur, teknologi, dan sumber daya manusia hingga mendorong kemajuan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Perseroan berkomitmen untuk mencapai

Economic Value Generated and Distributed [GRI 2-27, 3-3, 201-1, 201-4]

Economic performance as assessed by the economic value generated and distributed is the basis for the long-term growth and sustainability of companies and their stakeholders. This allows further investment in infrastructure, technology and human resources to encourage economic progress and societal mobility. The Company is committed to achieving solid economic performance through effective business strategies, good

kinerja ekonomi yang solid melalui strategi bisnis yang efektif, manajemen risiko yang baik, dan investasi dalam inovasi dan infrastruktur. Pada periode 2023, KAI menghasilkan nilai ekonomi sejumlah Rp 27,76 triliun atau meningkat 20,88% dibanding pada 2022 yang sejumlah Rp 22,96 triliun. Nilai ekonomi yang dihasilkan pada 2023 terdiri atas beberapa komponen pendapatan KAI, yaitu pendapatan angkutan penumpang, angkutan barang, angkutan pendukung angkutan KA, pendapatan non-angkutan, serta kompensasi pemerintah. Kompensasi yang diberikan pemerintah sebesar 3,52 triliun yang berupa Pendapatan Pelayanan Publik (PSO), Pemeliharaan Infrastruktur, dan Angkutan Perintis. Nilai ekonomi yang dihasilkan tersebut mencerminkan kepercayaan publik dan dukungan pemerintah untuk KAI. Perseroan mendistribusikan sejumlah Rp 25,22 triliun pada 2023, memperlihatkan peningkatan 24,10% dari nilai ekonomi yang didistribusikan pada 2022. Distribusi nilai ekonomi tersebut disalurkan untuk biaya operasional, remunerasi pegawai, pembayaran kepada pemasok dan pemilik modal. KAI juga mematuhi peraturan dengan membayar penggunaan prasarana pemerintah dan pajak yang secara rutin dilaporkan kepada pemerintah. Kepatuhan pajak diawasi oleh Divisi *Finance Consolidation* dan bekerjasama dengan direktorat pajak setempat. Selain itu, kami menciptakan manfaat yang lebih luas dengan pelaksanaan program TJSL.

risk management, and investment in innovation and infrastructure. In the 2023 period, KAI generated an economic value of IDR 27.76 trillion or an increase of 20.88% compared to 2022 which amounted to IDR 22.96 trillion. The economic value generated in 2023 consists of several components of KAI's income, namely revenue from passenger transportation, freight transportation, supporting railroad transportation, non-transportation income, and government compensation. The compensation provided by the government is 3.52 trillion in the form of Public Service Revenue (PSO), Infrastructure Maintenance and Pioneer Transportation. The resulting economic value reflects public trust and government support for KAI. The company distributed an amount of IDR 25.22 trillion in 2023, showing an increase of 24.10% of the economic value distributed in 2022. The distribution of economic value is channeled to operational costs, employee remuneration, payments to suppliers and capital owners. KAI also complies with regulations by paying for the use of government infrastructure and taxes and regularly reported to the government. Tax compliance is supervised by the Finance Consolidation Division and in collaboration with local tax directorates. Apart from that, we create wider benefits by implementing the CSER program.

Dampak Ekonomi bagi Pemangku Kepentingan dalam rupiah penuh

Economic Impact for Stakeholders in full Rupiah

No	Uraian Description	2023	2022	2021
1	Nilai Ekonomi yang dihasilkan / Generated Economic Value			
	a. Pendapatan Angkutan Penumpang / Revenues from Passenger Transportation	9.941.825.625.000	6.964.495.288.000	2.363.286.232.000
	b. Pendapatan Angkutan Barang / Revenues from Freight Transportation	11.646.062.369.000	9.833.032.266.000	7.456.829.637.000
	c. Pendapatan Pendukung Angkutan KA / Revenues from Transportation Support Train	869.775.827.000	713.611.039.000	672.143.192.000
	d. Pendapatan Non Angkutan / Revenues from Non-Transportation	1.780.153.295.000	1.575.688.038.000	1.134.200.352.000
	e. Kompensasi Pemerintah / Government Compensation	3.526.469.925.000	3.880.245.033.000	3.903.070.707.000
	Total Nilai Ekonomi yang Dihasilkan Total Generated Economic Value	27.764.287.041.000	22.967.071.664.000	15.529.530.120.000
2	Nilai Ekonomi yang didistribusikan dalam bentuk: / Economic Value distributed in the form of:			
	a. Biaya Operasional / Operating Expenses	4.227.212.786.000	3.664.532.070.000	2.543.050.490.000
	b. Pembayaran Terhadap Pemerintah / Payments To Government	1.108.901.086.000	482.366.417.000	592.730.256.000
	i. Penggunaan Prasarana / Infrastructure Usage	656.220.091.000	221.003.573.000	414.889.721.000
	ii. Pembayaran Pajak / Tax Payment	452.680.995.000	261.362.844.000	177.840.535.000
	c. Pembayaran Terhadap Pegawai / Payments to Employees	7.261.135.359.000	6.469.435.899.000	4.810.626.189.000



No	Uraian Description	2023	2022	2021
	d. Pembayaran Kepada Pemilik modal / Payment to Capital Owners	0	0	0
	e. Pembayaran Kepada Masyarakat (Penyaluran Dana TJSL) / Payment to Public (TJSL Fund Distribution)	14.999.621.732	9.792.154.012	8.769.074.128
	f. Pembayaran Kepada Pemasok / Payment to Suppliers	12.614.784.290.000	9.701.299.798.000	7.995.549.198.000
	Total Nilai Ekonomi yang didistribusikan / Total Distributed Economic Value	25.227.0333.142.732	20.327.426.338.012	15.950.725.207128
3	Pendapatan dan (Beban) Lain-lain / Other Revenues and (Expenses)	(1.613.315.381.000)	(1.161.657.619.000)	(771.399.410.000)
4	Manfaat (Beban) Pajak Penghasilan / Income Tax Benefit (Expense)	(375.939.030.000)	524.599.080.000	121.784.883.000
5	Laba (Rugi) Tahun Berjalan / Profit (Loss) for the Year	1.871.548.137.000	1.685.989.220.000	425.195.643.000
6	Laba (Rugi) Tahun Berjalan yang Dapat Diatribusikan kepada Kepentingan Non Pengendali / Profit (Loss) For The Year Attributable To Non-Controlling Interests	2.373.164.000	96.051.257.000	62.735.570
7	Nilai Ekonomi yang ditahan - Laba (Rugi) Tahun Berjalan yang Dapat Diatribusikan kepada Induk / Retained Economic Value - Profit (Loss) For The Year Attributable to the Parent	1.873.921.301.000	1.782.040.477.000	425.132.907.430

Dampak Ekonomi Tidak Langsung

[GRI 203-1, 203-2, 204-1]

Sebagai perusahaan yang beroperasi pada bidang transportasi, KAI melaksanakan sejumlah inisiatif penyaluran nilai ekonomi sebagai wujud kontribusi bagi pemangku kepentingan. Inisiatif tersebut terlaksana melalui sejumlah program dan kegiatan pemberdayaan, berupa dukungan layanan bagi pemangku kepentingan serta pembangunan infrastruktur umum bagi masyarakat.

Pemetaan terhadap dukungan layanan bagi pemangku kepentingan yang telah dilakukan KAI pada 2023 diungkapkan sebagai berikut:

Dampak Ekonomi bagi Pemangku Kepentingan Dalam ribuan rupiah

Uraian Description	2023	2022	2021*
Aktivitas Operasi Operational Activities			
Pembayaran kepada Pemasok Payment to Suppliers	(12.614.784.290)	(9.701.299.798)	(7.995.549.108)
Pembayaran kepada Karyawan Payment to Employees	(7.261.135.359)	(6.469.435.899)	(4.810.626.189)
Pembayaran kepada Pemerintah Payment to Government	(656.220.091)	(221.003.573)	(414.889.721)
Pembayaran Pajak Penghasilan Income Tax Payment	(452.680.995)	(261.362.844)	(177.840.535)
Pembayaran Beban Keuangan Financial Expenses Payment	(1.357.714.336)	(900.937.342)	(869.512.150)

Indirect Economic Impact

[GRI 203-1, 203-2, 204-1]

As a company operating in the transportation sector, KAI carries out a number of economic value distribution initiatives as a form of contribution to stakeholders. This initiative is implemented through a number of empowerment programs and activities, in the form of service support for stakeholders and development of public infrastructure for the community.

The mapping of service support for stakeholders that KAI has carried out in 2023 is expressed as follows:

Economic Impact for Stakeholders In thousands of rupiah

Dampak Ekonomi bagi Pemangku Kepentingan
Dalam ribuan rupiah

Economic Impact for Stakeholders
In thousands of rupiah

Uraian Description	2023	2022	2021*
Aktivitas Pendanaan <i>Financing Activities</i>			
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Pendek <i>Payment of Short-Term Bank Loans</i>	(6.007.777.797)	(14.606.472.528)	(7.657.502.999)
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Panjang <i>Payment of Long-Term Bank Loans</i>	(1.236.391.211)	(941.505.589)	(381.327.501)
Pembayaran Liabilitas Sewa <i>Payment of Lease Liabilities</i>	(31.554.208)	(37.190.355)	(26.886.581)
Pembayaran Dividen Entitas Anak <i>Subsidiary Dividend Payment</i>	(448.465)	(298.264)	(198.294)

*) Disajikan kembali

*) Restated

Lebih dari itu itu, KAI menghadirkan dampak ekonomi tidak langsung berupa penyaluran dukungan infrastruktur bagi lingkungan. Pengungkapan mengenai hal tersebut akan disajikan pada subbagian Kegiatan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan pada Laporan Keberlanjutan ini.

More than that, KAI has an indirect economic impact in the form of providing infrastructure support to the environment. Disclosure regarding this matter will be presented in the Environmental Social Responsibility Activities subsection in this Sustainability Report.

Kinerja Lingkungan Hidup

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang transportasi, KAI menjalankan aktivitas operasional yang seluruhnya tidak berkaitan secara langsung atau memberikan dampak buruk yang sangat signifikan terhadap lingkungan hidup. Atas hal tersebut, informasi mengenai kinerja lingkungan hidup pada bagian ini akan lebih ditekankan pada informasi terkait biaya lingkungan hidup, penggunaan material yang ramah lingkungan, jumlah dan intensitas energi yang digunakan, upaya dan pencapaian efisiensi energi, penggunaan energi terbarukan, serta penggunaan air. Selain itu, pada Laporan Keberlanjutan ini, akan diungkapkan informasi kegiatan pengurangan dampak pada sekitar wilayah operasional atau area yang berada di daerah konservasi atau memiliki keanekaragaman hayati, usaha konservasi keanekaragaman hayati, jumlah dan intensitas emisi yang dihasilkan berdasarkan jenisnya, upaya dan pencapaian pengurangan emisi yang dilakukan, jumlah limbah dan efluen yang dihasilkan berdasarkan jenis, mekanisme pengelolaan limbah dan efluen, tumpahan yang terjadi, serta jumlah dan materi pengaduan lingkungan hidup yang diterima dan diselesaikan yang relevan dengan kegiatan usaha KAI.

Aspek Umum

Biaya Lingkungan Hidup [OJK F.4]

Pada tahun 2023, KAI melakukan kegiatan-kegiatan yang mendukung pelestarian lingkungan dengan realisasi biaya sejumlah Rp 5.239.970.577,- dengan uraian sebagai berikut:

Environmental Performance

As a company operating in the transportation sector, KAI carries out operational activities that are not all directly related or have a very significant negative impact on the environment. Due to this, information regarding environmental performance in this section will focus more on information related to environmental costs, use of environmentally friendly materials, amount and intensity of energy used, efforts and achievements of energy efficiency, use of renewable energy, and use of water. In addition, in this Sustainability Report, information will be disclosed on impact reduction activities around operational areas or areas that are in conservation areas or have biodiversity, biodiversity conservation efforts, the amount and intensity of emissions produced based on their type, efforts and achievements in reducing emissions achieved, carried out, the amount of waste and effluent produced based on type, waste and effluent management mechanisms, spills that occur, as well as the number and material of environmental complaints received and resolved that are relevant to KAI's business activities.

General Aspect

Environmental Costs [OJK F.4]

In 2023, KAI will carry out activities that support environmental preservation with a realized cost of IDR 5,239,970,577,- with the following description:



Biaya Lingkungan Hidup

Environmental Cost

No	Kegiatan Activity	Uraian Description	Biaya (Rp) Costs (Rp)
1	KAI Pling (Peduli Lingkungan)	Program Bantuan Sarana dan Prasarana Umum Assistance Program for Public Rollingstock and Infrastructure	2.848.246.177
2	KAI Sar-I (Sarana Ibadah)	Program Bantuan Sarana dan Prasarana Ibadah Assistance Program for Worship Rollingstock and Infrastructure	1.726.089.400
3	KAI Go Green	Program Pelestarian Lingkungan Environmental Conservation Program	665.635.000
Jumlah Total			5.239.970.577

Aspek Material

Penggunaan Material yang Ramah Lingkungan

[OJK F.5]

Sejak tahun 2018, KAI telah menerapkan komitmen untuk mendukung program pemerintah dalam mengurangi sampah plastik, yang diwujudkan dengan penggunaan kemasan ramah lingkungan pada 100% produk makanan dan minuman yang dijual dalam perjalanan kereta api. Kemasan ramah lingkungan tersebut menggunakan material kertas, serat jagung, dan serat tebu. Bahan organik alami tersebut selain aman untuk makanan juga mudah terurai. Penggunaan kemasan tersebut diharapkan mampu berperan secara signifikan sebagai upaya meminimalisasi penggunaan plastik.

[GRI 301-1, 301-2, 301-3]

Material Aspects

Use of Environmentally Friendly Materials

[OJK F.5]

Since 2018, KAI has implemented a commitment to support government programs to reduce plastic waste, which is realized by using environmentally friendly packaging on 100% of food and beverage products sold on train trips. This environmentally friendly packaging uses paper, corn fiber and sugar cane fiber. Apart from being safe for food, this natural organic material is also easily decomposed. The use of this packaging is expected to play a significant role in efforts to minimize the use of plastic. [GRI 301-1, 301-2, 301-3]

Aspek Energi

Jumlah dan Intensitas Energi yang Digunakan

[OJK F.6] [GRI 302-1] [GRI 302-2]

KAI telah melakukan penghitungan terhadap jumlah energi terbarukan berupa listrik yang berasal dari tenaga matahari dan energi tak terbarukan yang berupa listrik dari Perusahaan Listrik Negara (PLN), Bensin, dan Biosolar B35. Penghitungan yang ditampilkan sudah mencakup masing-masing unit kerja pada wilayah operasional, dengan hasil sebagai berikut:

Energy Aspects

Amount and Intensity of Energy Used

[OJK F.6] [GRI 302-1] [GRI 302-2]

KAI has conducted calculations on the amount of renewable energy in the form of electricity from solar power and non-renewable energy in the form of electricity from the State Electricity Company (PLN), gasoline, and Biosolar B35. The displayed calculations already cover each work unit in the operational area, with the following results:

Pemakaian Energi

Energi Baru Terbarukan

Energy Usage

Renewable energy

No	Uraian Description	Listrik (kWh) Electricity (kWh)		
		2023	2022	2021
1	Kantor Pusat	3.630.154	3.018.724	2.175.267
2	DAOP 5 Purwokerto	3.971.335	3.620.411	3.071.205
3	DAOP 6 Yogyakarta	10.351.228	8.699.548	5.948.421
4	BY Manggarai	21.200	0	0
5	KAI Wisata	359	359	359
6	KAI Service	72.900	58.320	46.656

Energi Tak Terbarukan

Non-Renewable energy

No	Uraian Description	Listrik (kWh) Electricity (kWh)			Bensin (liter) Gasoline (liter)			Biosolar B30 (liter) Biodiesel B30 (liter)		
		2023	2022	2021	2023	2022	2021	2023	2022	2021
1	Kantor Pusat / Head Office	2.642.701	2.642.201	2.641.751	3.652.251	3.578.525	3.458.550	3.600	3.600	3.600
Per Wilayah / Per Region										
2	DAOP 1 Jakarta	28.576.345	25.960.115	23.080.427	13.333	24.081	23.140	2.738	2.738	8.063
3	DAOP 2 Bandung	4.691.807	5.404.404	4.365.316	5.690	31.897	30.792	3.555	0	0
4	DAOP 3 Cirebon	3.529.023	3.224.381	2.908.011	16.892	16.994	15.666	12.229	8.110	6.034
5	DAOP 4 Semarang	1.564.638	1.376.257	1.087.124	4.788	4.080	3.960	10.260	10.800	11.880
6	DAOP 5 Purwokerto	3.286.523	3.035.060	2.914.321	5.849	5.789	5.939	11.759	11.699	11.999
7	DAOP 6 Yogyakarta	5.838.844	5.132.489	4.157.356	20.586	19.152	16.181	19.615	11.432	10.122
8	DAOP 7 Madiun	5.080.077	4.580.982	3.994.142	4.086	5.500	5.577	6.280	2.570	2.570
9	DAOP 8 Surabaya	7.926.990	6.724.053	5.907.455	92.199	91.253	89.101	10.330	11.503	9.175
10	DAOP 9 Jember	1.548.793	1.261.705	1.084.408	0	0	0	7.764	7.610	7.915
11	DIVRE I Sumatera Utara	3.082.872	2.650.703	2.671.581	2.520	2.520	3.325	6.131.057	5.280.622	4.108.235
12	DIVRE II Sumatera Barat	596.948	508.843	511.611	13.432	19.502	16.484	2.204.341	2.246.955	2.183.907
13	DIVRE III Palembang	5.126.720	4.916.942	3.877.374	0	0	0	6.492	11.162,4	8.811
14	DIVRE IV Tanjung Karang	3.603.359	3.077.489	3.340.424	1.200	7.200	7.200	10.200	4.200	4.200
15	BY Manggarai	1.088.464	1.030.768	1.011.824	0	0	0	25.109	24.807	29.800
16	BY Yogyakarta	938.032	1.018.869	814.608	4.510	4.849	2.661	0	0	0
17	BY Lahat	1.174.944	898.819	957.184	1.200	900	8.050	22.155	9.180	7.100
18	BY Surabaya Gubeng	114.490	98.340	99.100	2.097	2.204	1.603	26.900	18.150	16.150
19	BY Tegal	693.158	679.784	419.966	5.825	4.493	4.226	7.043	6.205	5.915
20	BY Pulubrayan	556.763	1.336.394	920.572	0	0	0	6.214	5.047	3.769
Per Anak Perusahaan / Subsidiaries Company										
21	KAI Wisata	733.272.248	532.360.191	176.567.985	0	0	0	0	0	0
22	KAI Service	72.900	58.320	46.656	53.187	42.550	21.275	0	0	0
23	KAI Logistik	403.344.955	759.157.306	858.209.076	382.347.930	396.429.286	400.583.375	1.734.743.885	1.855.664.990	1.987.590.210
24	KAI Properti	308.832	277.948	247.065	18.372	16.534	14.697	10.081	9.072	8.064
25	KAI Commuter	6.405.773	3.660.754	2.902.054	47.842	46.263	43.932	37.849	49.198	72.546
26	Railing	865	865	865	3.384	2.538	676	6.564	4.248	1.133

*Restated

*Disajikan kembali



Total Penggunaan Energi

Total Energy Use

No	Sumber Source	Satuan Unit	2023	2022	2021
1	Listrik dari PLTS	GWh	17,97	15,33	11,19
		GJ	64.707	55.221	40.303
2	Listrik dari PLN	GWh	1.225	1.371	1.104
		GJ	4.410.241	4.935.866	3.977.090
3	Bensin	Kilo Liter	386.317	400.356	404.356
		GJ	13.212.047	13.692.179	13.828.989
4	Biosolar B35	Kilo Liter	1.743.325	1.863.403	1.994.111
		GJ	66.072.042	70.623.008	75.576.814
Jumlah Total		GJ	83.759.038	89.306.274	93.423.197

- 1 Liter Bensin = 0,0342 GJ
- 1 Liter Solar = 0,0379 GJ

Konversi BBM (Bensin dan Biosolar) dari satuan liter ke dalam satuan Joule dilakukan dengan mengacu kepada Pedoman Penyelenggaraan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional - Kementerian Lingkungan Hidup 2012 (ref: IPCC 2006)

- 1 kWh Listrik = 0,0036 GJ

Konversi listrik dari satuan kWh ke dalam satuan Joule dilakukan dengan mengacu pada Dirjen Kelistrikan Kementerian ESDM (GRI 2017) dan <https://www.iea.org/statistics/resources/unitconverter>

- 1 Liter of Gasoline = 0,0342 GJ
- 1 Liter of Diesel = 0,0379 GJ

The conversion of fuel (Gasoline and Biosolar) from liters to Joules is based on the Guidelines for the Implementation of National Greenhouse Gas Inventory - Ministry of Environment 2012 (ref: IPCC 2006).

- 1 kWh of Electricity = 0,0036 GJ

The conversion of electricity from kWh to Joules is based on the Directorate General of Electricity of the Ministry of Energy and Mineral Resources (GRI 2017) and <https://www.iea.org/statistics/resources/unitconverter>

Pada tahun 2023, inisiatif dan upaya KAI terbukti berhasil menurunkan intensitas pemakaian energi pada semua perbandingan mencakup jumlah penumpang, jumlah ton barang, dan total pendapatan.

In 2023, KAI's initiatives and efforts proved successful in reducing energy consumption intensity across all comparisons, including the number of passengers, the amount of cargo, and total revenue.

Intensitas Energi [GRI 302-3]

Intensitas Energi [GRI 302-3]

Energi Energy	Satuan Unit	2023	2022	2021
Total Penggunaan Energi Energy Usage Amount	GJ	83.759.038	89.306.274	93.423.197
Jumlah Produksi Production Quantity	Penumpang Passenger	388.776.603	284.448.804	154.537.582
Intensitas Pemakaian Energi per Penumpang Energy Usage Intensity per Passenger	Gigajoules/ Penumpang Gigajoules/ Passenger	0,22	0,31	0,60
Jumlah Produksi Angkutan Barang Cargo Production Quantity	Ton Barang Ton Cargo	63.694.966	58.006.880	50.261.778
Intensitas Pemakaian Energi per Ton Barang Energy Usage Intensity per Ton Cargo	Gigajoules/Ton Barang Gigajoules/Ton Cargo	1,32	1,54	1,86
Total Pendapatan Total Revenue	Milyar Rp Billion Rp	35.106.535	25.577.639	17.916.775
Intensitas Pemakaian Energi per Pendapatan Energy Usage Intensity per Revenue	Gigajoules/Milyar Rp Gigajoules/Billion Rp	2,39	3,49	5,21

Kebijakan Penggunaan Energi Baru Terbarukan dan Implementasinya

Sebagai wujud kontribusi bagi pemenuhan tujuan-tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*), KAI menerapkan kebijakan dalam penggunaan energi baru terbarukan di dalam aktivitas operasi Perseroan. Kebijakan tersebut diatur dalam Kebijakan Health, Safety, Security, and Environment (HSSE) Nomor KS.102/XII/1/KA-2022, yang secara khusus menyatakan tujuan KAI dalam mengadaptasi perubahan iklim dengan ikut berkontribusi menurunkan emisi karbon antara lain melalui penerapan penggunaan energi baru terbarukan.

Sampai dengan tanggal 31 Desember 2023, Kebijakan HSSE KAI telah disosialisasikan pada seluruh wilayah operasi KAI baik secara digital (melalui Rail Document System maupun E-Office) dan dipajang pada kantor Stasiun serta Unit Pelayanan Teknis lainnya. Kebijakan HSSE diimplementasikan antara lain melalui penggunaan bahan bakar B35, pemasangan panel surya di sejumlah stasiun, serta penggunaan kendaraan berbasis listrik pada aktivitas operasional.

Upaya dan Pencapaian Efisiensi Energi dan Penggunaan Energi Terbarukan

[OJK F.7] [GRI 3-3, 302-4, 302-5]

KAI menyadari pengelolaan energi yang efisien tidak hanya mengurangi biaya operasional tetapi juga mengurangi dampak lingkungan dari aktivitas perusahaan. KAI melakukan upaya pencapaian efisiensi energi dengan cara penghematan listrik. Penggunaan listrik untuk kantor pusat KAI pada tahun 2023 meningkat tidak signifikan, hanya 500 kWh dibandingkan tahun 2022. Perseroan berkomitmen untuk meningkatkan efisiensi energi melalui penggunaan teknologi hemat energi dan praktik operasional yang berkelanjutan. Selain itu, sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari upaya efisiensi energi, KAI menerapkan inovasi berupa penggunaan energi terbarukan, yakni tenaga matahari untuk memenuhi kebutuhan listrik.

Policy for the Use of New Renewable Energy and Its Implementation

As a form of contribution to fulfilling sustainable development goals (*Sustainable Development Goals/SDGs*), KAI implements a policy on the use of new and renewable energy in the Company's operational activities. This policy is regulated in Health, Safety, Security and Environment (HSSE) Policy Number KS.102/XII/1/KA-2022, which specifically states KAI's goal of adapting to climate change by contributing to reducing carbon emissions, among others, through implementing the use of new renewable energy.

Until December 31, 2023, the HSSE Policy of KAI has been disseminated throughout all KAI operational areas both digitally (via Rail Document System and E-Office) and posted at station offices and other Technical Service Units. The HSSE policy is implemented through various measures such as the use of B35 fuel, the installation of solar panels at several stations, and the use of electric vehicles in operational activities.

Efforts and Achievements on Energy Efficiency and The Use of Renewable Energy

[OJK F.7] [GRI 3-3, 302-4, 302-5]

KAI realizes that efficient energy management not only reduces operational costs but also reduces the environmental impact of company activities. KAI makes efforts to achieve energy efficiency by saving electricity. Electricity usage for KAI's head office in 2023 will increase insignificantly, only 500 kWh compared to 2022. The Company is committed to increasing energy efficiency through the use of energy-saving technology and sustainable operational practices. Apart from that, as an inseparable part of energy efficiency efforts, KAI implements innovation in the form of using renewable energy, namely solar power to meet electricity needs.

Proporsi Penggunaan Kereta Listrik

Proportion of Electric Train Usage

Jenis Kereta Type of Trains	Jumlah Armada Number of Fleet	Persentase Percentage
Kereta Listrik Electrical Trains	246	2,2%
Kereta Non Listrik Non Electrical Trains	10.940	97,8%
Jumlah / Total	11.186	100%



2022

Sudah Operasional

Already Operated

Stasiun Gambir 40.5 kWP
Gedung JRC 40 kWP



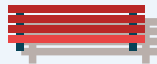
2023

Sudah Operasional

Already Operated

40 Stasiun / 40 Station

- Instalasi PLTS di 15 stasiun / PLTS
Installation in 15 station
- Instalasi PLTS di 25 stasiun / PLTS
Installation in 25 station)



Balai Yasa Manggarai (Sudah operasional / already operated)
Balai Yasa Yogyakarta
(Implementasi tahap I 33 kWP /
Implementation Stage I - 33 kWP)

2024

Sudah Operasional

Already Operated
Balai Yasa Yogyakarta 309,65
kWP

Implementasi

Implementation
BY Surabaya 180,4 KWP
BY Tegal 353,65 KWP
BY Lahat 396 KWP
Kantor Divre III 122 KWP
BNI City Station 38,5 KWP
Batu Ceper Station 28,6 KWP

GK Soka 7,2 KWP
GK Cipinang 7,2 KWP
Padalarang Station 82,5 KWP
Cimahi Station 105 KWP
Bandung Station 60,5 KWP
Bandung Office 40,7 KWP

GK Banjar 11,5 KWP
Banjar Station 15,4 KWP
GK Kertosono 14, 3 KWP
Medan Station 39,6 KWP
Padang Station 39,6 KWP
Tanjungkarang Station 40,7 KWP

Proses DED

DED Process
Bandung Head Office BY
Pulubrayan Kiaracandong
Station BY Jembatan BY
Sintel BY Mekanik Cirebon
Record Center

2025

Implementasi

Implementation

1. Bandung Head Office
2. Balai Jembatan
3. BY Sintel
4. BY Mekanik Cirebon
5. Record Center
6. Gedung JRC Tahap II
7. Gambir Station Phase II
8. Rumah Dinas Brawijaya
9. GK Nusa Indah
10. Griya Karya Ciremai
11. Kiaracandong Station
12. Tasik Station
13. Daop 4 Semarang Head Office
14. Klaten Station
15. Wates Station
11. Daop 8 Surabaya Head Office
12. Divre II Head Office
13. Divre IV Head Office
14. BY Pulubrayan
15. Depo Simpang



Implementasi PLTS tahun 2023

Solar Panel Implementation in 2023

Jumlah titik pemasangan PLTS Number of PLTS installation points	Total Kapasitas PLTS Total PLTS Capacity	Pengurangan Emisi CO ² Nov-Des 2023 (Ton CO ²) CO ² Emission Reduction Nov-Dec 2023 (Ton CO ²)
15 (Stasiun)	371,6 kWp	130,85
25 (Stasiun)	700,9 kWp	195,43
1 (Balai Yasa)	252,0 kWp	42,83
1 (Balai Yasa)	342,65 kWp*	61
Total	1.667,15 kWp	57,5

*) Kapasitas maksimal mencapai 342.65 kWp

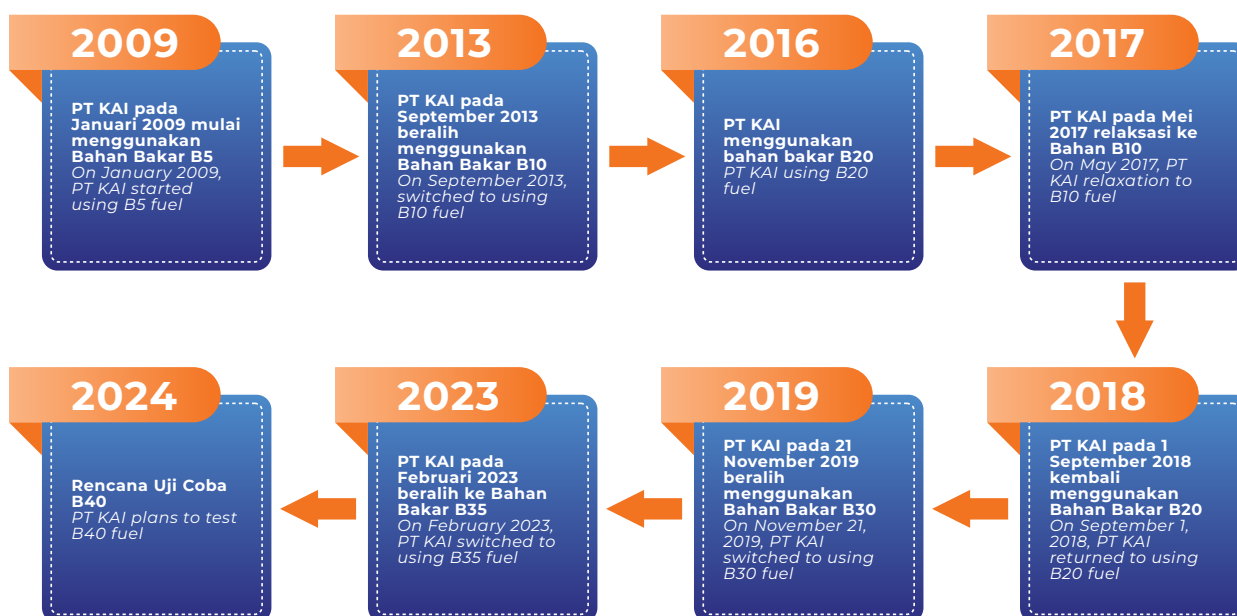
*) Maximum Capacity reaches 342.65 kWp

Per 31 Desember 2023, penggunaan panel surya telah diimplementasikan di Stasiun Gambir, Gedung Jakarta Railway Center, 40 Stasiun, Balai Yasa Manggarai dan Balai Yasa Yogyakarta.

As of 31 December 2023, the use of solar panels has been implemented at Gambir Station, Jakarta Railway Center Building, 40 Stations, Balai Yasa Manggarai and Balai Yasa Yogyakarta.

KAI percaya bahwa penggunaan bahan bakar fosil telah menyebabkan perubahan iklim dan mencemari lingkungan maka untuk menunjang aktivitas operasional, KAI telah mengganti penggunaan bahan bakar solar dengan bahan bakar biosolar, yang terbuat dari solar yang dicampur dengan minyak nabati yang bersumber tanaman seperti jarak dan kelapa sawit. Penggunaan bahan bakar biosolar sudah diinisiasi sejak 2009. Penelitian dan pengembangan perlahan menaikkan persentase sumber terbarukan dari 5% minyak nabati menjadi 40% minyak nabati sebagaimana *flowchart* berikut

KAI believes that the use of fossil fuels has contributed to climate change and environmental pollution. To support its operational activities, KAI has replaced the use of solar fuel with biosolar fuel, which is a blend of solar (diesel) mixed with vegetable oil sourced from plants such as jatropha and palm oil. The use of biosolar fuel was initiated in 2009. Research and development gradually increased the percentage of renewable sources from 5% vegetable oil to 40% vegetable oil, as depicted in the following flowchart:





Aspek Air

Penggunaan Air [OJK F.8] [GRI 3-3, 303-1]

KAI sebagai perusahaan transportasi massal perkeretaapian digunakan oleh banyak orang setiap harinya. Perseroan mencatat penggunaan air bersih untuk keperluan domestik karyawan dan penumpang seperti kebutuhan di kamar kecil (toilet), wudhu, dan lain sebagainya. Sumber air yang digunakan KAI sebagian besar berasal dari Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM). Pada kondisi tertentu, semisal saat pasokan air dari PDAM mengalami masalah, Perseroan menggunakan air tanah yang dipompa dengan mesin pompa air. KAI memastikan bahwa penggunaan air secara internal dan untuk prosedur kebersihan dilakukan secara hemat terutama pada kawasan-kawasan tempat kami beroperasi yang merupakan daerah rawan kekeringan.

KAI telah melakukan perhitungan secara terperinci atas penggunaan air pada kantor pusat, seluruh unit di wilayah operasional, dan anak perusahaan, dengan hasil sebagai berikut:

Water Aspect

Water Usage [OJK F.8] [GRI 3-3, 303-1]

KAI as a railway mass transportation company is used by many people every day. The company records the use of clean water for domestic needs of employees and passengers such as needs in the toilet, ablution, and so on. The water sources used by KAI mostly come from the Regional Drinking Water Company (PDAM). In certain conditions, for example when the water supply from PDAM experiences problems, the Company uses groundwater pumped by a water pump machine. KAI ensures that water use internally and for cleaning procedures is carried out economically, especially in the areas where we operate which are areas prone to drought.

KAI has carried out detailed calculations of water usage for all units in the operational area, with the following results:

Penggunaan Air KAI [GRI 303-3, 303-5]

Use of KAI Water [GRI 303-3, 303-5]

No	Uraian Description	Air Permukaan (Megaliter) Surface Water (Megaliter)			Air Bawah Tanah (Megaliter) Groundwater (Megaliter)			Air PDAM (Megaliter) PDAM Water (Megaliter)		
		2023	2022	2021	2023	2022	2021	2023	2022	2021
1	Kantor Pusat / Head Office	0	0	0	24,00	21,6	21,6	7,56	6,80	6,73
Per Wilayah / Per Region										
2	DAOP 1 Jakarta	0	0	0	26,76	26,15	50,70	23,160	29,31	9,10
3	DAOP 2 Bandung	0	0	0	5,10	5,10	5,10	10,85	24,43	10,53
4	DAOP 3 Cirebon	0	0	0	0	0	0	4,92	4,14	4,10
5	DAOP 4 Semarang	0	0	0	0	0	0	1,99	2,34	1,74
6	DAOP 5 Purwokerto	0	0	0	65,48	74,48	74,48	3,80	3,34	4,15
7	DAOP 6 Yogyakarta	0	0	0	12,05	10,12	5,36	2,45	2,24	3,11
8	DAOP 7 Madiun	0	0	0	8,30	8,30	8,30	3,15	5,15	5,32
9	DAOP 8 Surabaya	16,43	13,96	11,17	10,05	10,05	8,67	46,00	40,52	39,14
10	DAOP 9 Jember	0	0	0	0	0	0	17,63	37,69	23,90
11	DIVRE I Sumatera Utara	0	0	0	60.000	58.000	49.000	0*	12,34	7,84
12	DIVRE II Sumatera Barat	0*	2,07	2,06	0*	4,79	4,86	2,05	5,38	4,78
13	DIVRE III Palembang	9,80	1,34	1,48	0*	0,38	0,42	0*	10,25	76,34
14	DIVRE IV Tanjung Karang	0	0	0	35,16	36,49	31,12	0*	3,78	3,78
15	BY Manggarai	0	0	0	6,19	2,15	10,11	0	0	0
16	BY Yogyakarta	0	0	0	43,60	46,88	25,73	0	0	0
17	BY Lahat	0*	172,80	172,80	7,80	7,60	7,41	0	0	0
18	BY Surabaya Gubeng	0	0	0	14,93	15,11	15,17	0*	4,87	5,16
19	BY Tegal	0	0	0	5,50	5,90	6,10	0,80	0,41	0,44

No	Uraian Description	Air Permukaan (Megaliter) Surface Water (Megaliter)			Air Bawah Tanah (Megaliter) Groundwater (Megaliter)			Air PDAM (Megaliter) PDAM Water (Megaliter)		
		2023	2022	2021	2023	2022	2021	2023	2022	2021
20	BY Pulubrayan	0	0	0	3,96	3,96	3,96	0*	1,06	1,11
Per Anak Perusahaan / Subsidiaries Company										
21	KAI Wisata	0	0	0	0	0	0	0,72	0,85	0,13
22	KAI Service	0	0	0	0,41	0,32	0,16	0	0	0
23	KAI Logistik	35,61	26,73	0	0,27	0,29	0,20	9,82	5,1	6,5
24	KAI Properti	0	0	0	6,5	5,85	5,26	0	0	0
25	KAI Commuter	0	0	0	21,99	21,90	21,90	0,99	0,26	0
26	Railink	0	0	0	0	0	0	0	0	0

*) Disajikan kembali

*) Restated

Total Penggunaan Air

Air Water	Satuan Unit	2023	2022	2021
Air Permukaan / Surface Water	Megaliter	61,84	216,91	187,51
Air Tanah / Groundwater	Megaliter	358,03	365,43	355,63
Air PDAM / PDAM Water	Megaliter	135,90	200,41	213,89
Total	Megaliter	555,76	782,74	757,02

Total Water Usage

Jumlah konsumsi air KAI sebanding dengan jumlah air yang dibuang, sehingga total penggunaan dan pembuangan air adalah sama.

KAI's water consumption is equal to the amount of water discharged, so the total usage and discharge of water are equal.

Dampak Ekonomi dari Penghematan Air

Penghematan air yang dilakukan tidak hanya membuktikan komitmen KAI terhadap keberlanjutan lingkungan namun juga membantu operasional KAI menghemat biaya pengeluaran untuk PDAM dan biaya listrik pompa air tanah. Dampak lingkungan dan ekonomi ini senantiasa akan ditingkatkan untuk mendukung keberlanjutan kami.

Economic Impact of Water Savings

The water savings carried out not only prove KAI's commitment to environmental sustainability but also help KAI operations save costs for PDAM and electricity costs for groundwater pumps. This environmental and economic impact will always be increased to support our sustainability.

Aspek Keanekaragaman Hayati

Dampak dari Wilayah Operasional yang Dekat atau Berada di Daerah Konservasi atau Memiliki Keanekaragaman Hayati [OJK F.9]

Sampai dengan 31 Desember 2023, KAI beroperasi pada wilayah-wilayah yang tidak berdampak secara langsung terhadap area konservasi atau memiliki keanekaragaman hayati. Komitmen KAI menjaga dan mengelola dampak negatif terhadap ekosistem diwujudkan dengan memastikan pemenuhan seluruh persyaratan lingkungan mencakup Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UPL), serta Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). KAI memiliki dan melaksanakan 34 (tiga puluh empat) UKL-UPL pada 9 (sembilan) wilayah operasional dan 9 (sembilan) AMDAL yang berada di Daop 1, Daop 2, Daop 6 dan Kantor Pusat. [GRI 304-1]

Aspek Keanekaragaman Hayati

Impact of Operational Areas Close to or Located in Conservation Areas or Areas with Biodiversity [OJK F.9]

Until December 31 2023, KAI operates in areas that do not have a direct impact on conservation areas or biodiversity. KAI's commitment to maintaining and managing negative impacts on ecosystems is realized by ensuring the fulfillment of all environmental requirements including Environmental Management Efforts (UKL) and Environmental Monitoring Efforts (UPL), as well as Environmental Impact Analysis (AMDAL). KAI has and implements 34 (thirty four) UKL-UPLs in 9 (nine) operational areas and 9 (nine) AMDALs located in Daop 1, Daop 2, Daop 6 and Head Office. [GRI 304-1]



Meski demikian, KAI tetap melaksanakan komitmen untuk dapat menghadirkan kontribusi positif terhadap upaya pelestarian lingkungan di sekitar area operasional. KAI melaksanakan penyaluran kontribusi bagi lingkungan melalui pelaksanaan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan Peduli Lingkungan (KAI-Pling). Program KAI-Pling merupakan wujud nyata Perseroan dalam menyalurkan nilai manfaat terhadap lingkungan, sarana dan prasarana umum, pengelolaan sampah, serta penanaman pohon di wilayah operasional KAI. [GRI 304-2]

Program penanaman pohon yang dilakukan KAI tidak hanya terbatas pada wilayah operasional, yaitu pada area stasiun, perkantoran, dan sepanjang lintasan rel kereta api, tetapi juga dilakukan di luar area bisnis KAI, yang merupakan wujud komitmen KAI dalam menjaga kelestarian lingkungan secara luas. Seiring hal tersebut, KAI memiliki komitmen yang kuat untuk secara konsisten melaksanakan upaya pelestarian lingkungan dan keanekaragaman hayati, di antaranya dengan ikut menyukseskan program BUMN Hijaukan Indonesia. [GRI 304-3]

Usaha Konservasi Keanekaragaman Hayati [OJK F.10]

Pada tahun 2023, seluruh aktivitas operasional KAI dilaksanakan pada area yang seluruhnya tidak berada di dekat ataupun masuk ke dalam daerah konservasi atau yang memiliki keanekaragaman hayati untuk dilestarikan. Karena itu, tidak terdapat informasi mengenai usaha dan daftar spesies konservasi keanekaragaman hayati untuk diungkapkan pada bagian ini. [GRI 304-4]

Meski demikian, KAI melakukan program penanaman pohon sebagai upaya terus-menerus dalam mendukung pelestarian keanekaragaman hayati, baik berupa penanaman pada area stasiun dan kantor KAI maupun penanaman untuk masyarakat eksternal di sekitar area operasional KAI. Penanaman pohon terdiri dari spesies yang beragam yang disesuaikan dengan lokasi penanamannya meliputi pohon *Mangrove*, *Tabebuia*, *Trembesi*, *Buah-buahan*, *Pule*, *Aren*, dan sebagainya. KAI juga mengikuti program Gerakan Kolaborasi "BUMN Hijaukan Indonesia" di wilayah sekitar proses bisnis KAI. Pengungkapan mengenai hal tersebut adalah sebagai berikut:

Jenis Pohon yang ditanam di Wilayah Operasi KAI

No	DAOP DIVRE	Jenis Pohon Type of Tree
Penanaman pada Stasiun dan Kantor KAI <i>Planting at KAI Stations and Offices</i>		
1	Daop 1 Jakarta / <i>Jakarta Operational Area 1</i>	Pohon Trembesi, Tabebuia, Miana, dan Buah-buahan / <i>Trembesi, Tabebuia, Miana, and Fruit Trees</i>
2	Daop 2 Bandung / <i>Bandung Operational Area 2</i>	Pohon Trembesi, Tabebuia, Pule, Buah-buahan, Cemara, Pucuk Merah, Bambu, Anset dan Tanaman Hias / <i>Trembesi Trees, Tabebuia, Pule, Fruits, Fir, Red Shoots, Bamboo, Anset and Ornamental Plants</i>

However, KAI continues to carry out its commitment to be able to make a positive contribution to environmental conservation efforts around operational areas. KAI carries out distribution of contributions to the environment through the implementation of Environmental Social things, through the Environmental Care Train (KAI-Pling) program. The KAI-Pling program is a concrete manifestation of the Company's distribution of beneficial values to the environment, public rollingstock and infrastructure, waste management, and tree planting in KAI's operational areas. [GRI 304-2]

The tree planting program carried out by KAI is not only limited to operational areas, namely in station areas, offices and along railway tracks, but is also carried out outside KAI's business areas, which is a manifestation of KAI's commitment to preserving the environment at large. In line with this, KAI has a strong commitment to consistently carry out efforts to preserve the environment and biodiversity, including by participating in the success of the BUMN Green Indonesia program. [GRI 304-3]

Biodiversity Conservation Efforts [OJK F.10]

In 2023, all KAI operational activities will be carried out in areas that are not near or included in conservation areas or that have biodiversity to be preserved. Therefore, there is no information regarding biodiversity conservation efforts and species list to be disclosed in this section [GRI 304-4]

However, KAI carries out a tree planting program as a continuous effort to support biodiversity conservation, both in the form of planting in KAI station and office areas and planting for external communities around KAI operational areas. Planting trees consists of various species that are adapted to the planting location including *Mangrove*, *Tabebuia*, *Trembesi*, *Fruit*, *Pule*, *Sugar Palm trees*, and so on. KAI also participates in the Collaboration Movement program "BUMN Green Indonesia" in areas surrounding KAI's business processes. Disclosure regarding this matter is as follows:

Type Trees planted in the KAI Operational Area

No	DAOP DIVRE	Jenis Pohon Type of Tree
3	Daop 3 Cirebon / Cirebon Operational 3	Pohon Trembesi, Pucuk Merah dan Brokoli Kuning / Trembesi Tree, Red Shoots and Yellow Broccoli
4	Daop 4 Semarang / Semarang Operational Area 4	Pohon Pule, Trembesi dan Pucuk Merah / Pule, Trembesi and Red Shoots
5	Daop 5 Purwokerto / Purwokerto Operational Area 5	Pohon Tabebuaya, Ketapang, Kencana, Tanaman Hias dan Bunga / Tabebuaya, Ketapang, Kencana Trees, Ornamental Plants, and Flowers
6	Daop 6 Yogyakarta / Yogyakarta Operational Area 6	Tanaman Hias, Pohon Pule, dan Pohon Buah-buahan / Ornamental Plants, Pule Trees, and Fruit Trees
7	Daop 7 Madiun / Madiun Operational Area 7	Pohon Jengkol, Pucuk Merah, Pisang-pisangan, dan Nusa Indah / Jengkol Tree, Red Shoots, Bananas, and Nusa Indah
8	Daop 8 Surabaya / Surabaya Operational Area 8	Pohon Ketapang, Pucuk Merah, Pule, Semarak, Tabebuaya, Buah-buahan dan Tanaman Hias / Ketapang Trees, Red Shoots, Pule, Semarak, Tabebuaya, Fruits and Ornamental Plants
9	Daop 9 Jember / Jember Operational Area 9	Pohon Pule / Pule Trees
10	Divre I Sumatera Utara / North Sumatra Divre I	Pohon Ketapang Mini, Pucuk Merah, Buah-buahan dan Bunga / Mini Ketapang Tree, Red Shoots, Fruits and Flowers
11	Divre II Sumatera Barat / West Sumatra Divre II	Pohon Bonsai, Gading, Pucuk Merah, Asoka, Palm, Bougenville, Janda Bolong, Brokoli Kuning dan Tanaman Air / Bonsai Trees, Ivory, Red Shoots, Ashoka, Palm Bougenville, Bolong widows, Yellow Broccoli and Aquatic Plants
12	Divre III Palembang / Palembang Divre III	Tanaman Hias Pucuk Merah, Pohon trambesi / Red Shoots Ornamental Plants and Trembesi Trees
13	Divre IV Tanjung Karang / Tanjung Karang Divre IV	Pohon Mangga Harum Manis, Pohon Buah-buahan, Bibit Alpukat Alligator, Bibit Durian, Bibit Kelengkeng / Sweet Fragrant Mango Trees, Fruit Trees, Alligator Avocado Seeds, Durian Seeds, Longan Seeds
14	Balai Yasa Manggarai	Pohon Buah-buahan / Fruit Trees
15	Balai Yasa Tegal	Pohon Buah-buahan / Fruit Trees
16	Balai Yasa Surabaya Gubeng	Pohon Buah-buahan dan Tanaman Hias / Fruit Trees and Ornamental Plants
17	Balai Yasa Lahat	Pohon Buah-buahan / Fruit Trees
Penanaman bagi Masyarakat Eksternal Planting for External Communities		
1	Daop 1 Jakarta / Jakarta Operational Area 1	Bantuan Pohon Buah-buahan, Petai dan Pala, Beringin, Trembesi, Mahoni, Nangka Buah untuk penghijauan Yayasan Hutan Lestari Indonesia / Donation of Fruit Trees, Petai and Nutmeg, Banyan, Trembesi, Mahogany, Jackfruit for reforestation Indonesian Sustainable Forest Foundation
2	Daop 4 Semarang / Semarang Operational Area 4	Anting Putri, Cemara Udang, Bonsai Dollar, Jasmine, Bromelia / Anting Putri, Udang Pine, Dollar Bonsai, Jasmine, Bromelia
3	Daop 6 Yogyakarta / Yogyakarta Operational Area 6	Bantuan Bibit Pohon Bambu, Aren, dan Beringin untuk Penghijauan Sabuk Gunung Pemerintah Kabupaten Temanggung / Donation of Bamboo, Palm and Banyan Tree Seeds for Greening the Mountain Belt of the Temanggung Regency Government
4	Daop 8 Surabaya / Surabaya Operational Area 8	Bantuan Pohon Cemara Laut / Donation of Sea Pine Tree
5	Divre I Sumatera Utara	Bantuan Pohon Mangrove untuk Kelompok Tani Cinta Mangrove Gambus Laut Batubara Sumatera Utara / Mangrove Tree Donation for the Cinta Mangrove Gambus Laut Batubara Farmer Group, North Sumatra
5	Divre IV Tanjung Karang	Bantuan Pohon Buah-buahan untuk Penghijauan Desa Belatung Ogan Komering Ulu Lampung / Donation of fruit trees for the greening of Belatung Village, Ogan Komering Ulu, Lampung



Aspek Emisi

Jumlah dan Intensitas Emisi yang Dihasilkan Berdasarkan Jenisnya [OJK F.11][GRI 3-3, 305]

Dalam menjalankan kegiatan operasional bisnisnya, KAI menghasilkan Gas Rumah Kaca (GRK) yaitu emisi GRK (Cakupan 1) langsung yang bersumber dari penggunaan bahan bakar diesel, seperti pengoperasian mesin diesel dan genset; serta emisi GRK (Cakupan 2) tidak langsung yang bersumber dari penggunaan listrik. Penghitungan emisi GRK (Cakupan 1) dilakukan dengan mengalikan data konsumsi energi dengan faktor emisi. Seluruh perhitungan emisi GRK Scope 1 dan Scope 2 telah mencakup 100% wilayah operasional, yang terdiri atas Kantor Pusat, Daerah Operasi, Divisi Regional, dan Anak Perusahaan.

Sampai dengan 2023, KAI mengukur pengurangan emisi yang dihasilkan dengan membandingkan jumlah emisi pada periode pengukuran dengan hasil yang diperoleh pada tahun sebelumnya. Sebagai upaya dalam meningkatkan kualitas pengukuran dan pelaporan aspek emisi, KAI telah menetapkan tahun 2023 sebagai *baseline* pengukuran, dengan sasaran pencapaian ESG Risk Ratings yang terbaik (peringkat *low risk*) pada 2027.

Pada tahun 2023, KAI menghasilkan emisi GRK (Cakupan 1) dari penggunaan bensin dan biosolar yaitu sebesar 5.877.135 Ton CO₂-eq, atau menurun dibandingkan dengan tahun 2022 sebesar 373.600 Ton CO₂-eq.

Emisi GRK Cakupan 1 (BBM) yang Dihasilkan [GRI 305-1]

Emisi GRK GHG Emission (Ton CO ₂ -eq)				
Sumber Emisi GRK GHG Emission Source	Satuan Unit	2023	2022	2021
Cakupan 1 Bensin / Scope 1 Fuel	Liter	386.317.173	400.356.110	404.356.410
	Terajoule (TJ)*	13.212	13.692	13.829
	kg CO ₂ /TJ*	72.600	72.600	72.600
	Ton CO ₂ – eq	959.195	994.052	1.003.985
Cakupan 1 Biosolar / Scope 1 Biodiesel	Liter	1.743.325.652	1.863.403.898	1.994.111.198
	Terajoule (TJ)*	62.760	67.083	71.788
	kg CO ₂ /TJ*	74.433	74.433	74.433
	Ton CO ₂ – eq	4.917.940	5.256.682	5.625.409
Total Ton CO ₂ -eq		5.877.135	6.250.735	6.629.394

- 1 Liter Bensin = 0.0342 GJ
- 1 Liter Solar = 0.0379 GJ
- Konversi BBM (Bensin dan Biosolar) dari satuan liter ke dalam satuan Joule dilakukan dengan mengacu kepada Pedoman Penyelenggaraan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional - Kementerian Lingkungan Hidup 2012 (ref: IPCC 2006)
- * Kg CO₂/TJ Tier 2 (Lokal) Bensin RON 92 dan *Automotive Diesel Oil* (ADO) dari Tabel 1 Faktor Emisi Bahan Bakar dalam Inventarisasi GRK Sektor Energi, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (2019)
- Data tahun 2022 dan 2021 merupakan data yang disajikan kembali menggunakan metode perhitungan yang berbeda dengan pelaporan pada Laporan Tahunan 2022.

Emission Aspect

Total Amount and Intensity of the Emission Produced Based on Types [OJK F.11][GRI 3-3, 305]

In carrying out its business operations, KAI produces Green House Gases (GHG), namely direct GHG emissions (Scope 1) originating from the use of diesel fuel, such as the operation of diesel engines and generators; as well as indirect GHG (Scope 2) emissions originating from electricity use. Calculation of GHG emissions (Scope 1) is carried out by multiplying energy consumption data by the emission factor. All calculations for Scope 1 and Scope 2 greenhouse gas emissions cover 100% of the operational areas, including the Head Office, Operational Areas, Regional Divisions, and Subsidiaries.

Until 2023, KAI measures the resulting reduction in emissions by comparing the amount of emissions in the measurement period with the results obtained in the previous year. As an effort to improve the quality of measurement and reporting of emissions aspects, KAI has set 2023 as the measurement baseline, with the target of achieving ESG Risk Ratings the best (rank low risk) in 2027.

In 2023, KAI produces GHG emissions (Scope 1) from fuel and biodiesel use, namely 5,877,135 tons of CO₂-eq, or a decrease compared to 2022 of 373,600 tons of CO₂-eq.

Scope 1 GHG Emissions (Fuel) Produced [GRI 305-1]

- 1 Liter of gasoline = 0.0342 GJ
- 1 Liter of diesel = 0.0379 GJ
- The conversion of fuel (gasoline and biosolar) from liters to Joules is based on the Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories - Ministry of Environment 2012 (ref: IPCC 2006)
- * Kg CO₂/TJ Tier 2 (Local) Gasoline RON 92 and *Automotive Diesel Oil* (ADO) from Table 1 Emission Factors for Fuels in the Greenhouse Gas Inventory of the Energy Sector, Ministry of Energy and Mineral Resources (2019)
- The data for 2022 and 2021 has been restated using a different calculation method compared to the reporting in the 2022 Annual Report.

Emisi GRK yang dihasilkan dari penggunaan listrik KAI pada tahun 2023 didapat melalui perkalian antara konsumsi listrik (dalam kWh per tahun) dengan *average grid emission factor* yang dikeluarkan Kementerian ESDM merujuk RUPTL PLN 2015-2024, yaitu sebesar 0,934 kg CO₂/kWh (2017). Berdasarkan perhitungan tersebut, maka emisi GRK Cakupan 2 yang dihasilkan adalah sebagai berikut:

GHG emissions resulting from KAI's electricity use in 2023 are obtained by multiplying electricity consumption (in kWh per year) with the average grid emission factor issued by the Ministry of Energy and Mineral Resources referring to the 2015-2024 PLN RUPTL, which is 0.934 kg CO₂/kWh (2017). Based on these calculations, the resulting GHG scope 2 emissions are as follows:

Emisi GRK Cakupan 2 (Listrik) yang Dihasilkan [GRI 305-2]

Scope 2 (Electricity) GHG Emissions Generated [GRI 305-2]

Emisi GRK GHG Emission (Ton CO ₂ -eq)				
Sumber Emisi GRK GHG Emission Source	Satuan Unit	2023	2022	2021
Cakupan 2 - Listrik dari Panel Surya Scope 2 - Electricity from Solar panel	GWh	17,97	15,33	11,19
	Ton CO ₂ -eq	0	0	0
Cakupan 2 - Listrik dari PLN Scope 2 - Electricity from PLN	GWh	1.225	1.371	1.104
	Ton CO ₂ -eq	1.144.213	1.280.583	1.031.826

• Data tahun 2022 dan 2021 merupakan data yang disajikan kembali menggunakan metode perhitungan yang berbeda dengan pelaporan pada Laporan Tahunan 2022.

The data for 2022 and 2021 has been restated using a different calculation method compared to the reporting in the 2022 Annual Report.

Sedangkan, intensitas emisi GRK Cakupan 3 (perjalanan dinas) dihitung dengan kalkulator karbon myclimate.org, dengan hasil perhitungan pada tahun 2021-2023 sebagai berikut:

Meanwhile, the intensity of GHG emissions scope 3 (business travel) calculated using the carbon calculator myclimate.org, with calculation results for 2021-2023 as follows:

Jumlah Emisi GRK Cakupan 3 (Perjalanan Dinas) yang Dihasilkan [GRI 305-3]

Amount of Scope 3 (Official Travel) GHG Emissions Generated [GRI 305-3]

Emisi GRK GHG Emission (Ton CO ₂ -eq)				
Sumber Emisi GRK GHG Emission Source	Satuan Unit	2023	2022	2021
Cakupan 3 - (Perjalanan Dinas menggunakan Pesawat Terbang)* Scope 3 - Business Trips with Air Travel*	Ton CO ₂ -eq	3.379	3.068	2.057

*) Perhitungan perjalanan dinas udara menggunakan https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new
• Data tahun 2022 dan 2021 merupakan data yang disajikan kembali menggunakan metode perhitungan yang berbeda dengan pelaporan pada Laporan Tahunan 2022.

*) Calculation of business trip flights using https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new
• The data for 2022 and 2021 has been restated using a different calculation method compared to the reporting in the 2022 Annual Report.

Di dalam laporan ini, intensitas emisi GRK dihitung dengan menjumlah total Ton CO₂-eq dari sumber cakupan 1-3 dan membaginya dengan total Pendapatan selama 3 tahun terakhir. Intensitas emisi GRK diungkapkan dalam tabel berikut:

In this report, GHG emission intensity is calculated by summing the total Tons of CO₂-eq from scope 1-3 sources and dividing it by the total Revenue over the past 3 years. The GHG emission intensity is presented in the following table:



Jumlah dan Intensitas Emisi GRK [GRI 305-4]

Amount and Intensity of GHG Emissions generated
at the Head Office [GRI 305-4]

Emisi GRK GHG Emission (Ton CO ₂ -eq)				
Sumber Emisi GRK GHG Emission Source	Satuan Unit	2023	2022	2021
Total Intensitas Emisi GRK cakupan 1, 2, dan 3 / Total Intensity of GHG Emission Scope 1, 2, and 3	Ton CO ₂ -eq	7.024.727	7.534.386	7.663.276
Total Pendapatan / Total Revenue	Milyar Rp / Billion Rp	35.106.535	25.577.639	17.916.775
Intensitas Emisi per milyar rupiah pendapatan / Emission Intensity per billion rp of revenue	Ton CO ₂ -eq/ Milyar Rp Ton CO ₂ -eq/ Billion Rp	0,20	0,29	0,43

Komitmen dan inisiatif KAI terbukti mengurangi total emisi GRK secara bertahap. Pada tahun 2023 Emisi GRK adalah 7.024.727 turun 6,76% dari tahun 2022. Intensitas emisi juga menurun menjadi 0,20 Ton CO₂-eq/Milyar Rupiah dari 0,29 Ton CO₂-eq/Milyar Rupiah pada 2022. Pada tahun 2023, KAI belum menggunakan jasa pihak eksternal independen untuk verifikasi perhitungan total emisi GRK namun kami memastikan bahwa perhitungan sudah berdasarkan metode yang relevan.

Selain gas karbon dioksida, emisi GRK dapat terdiri dari nitrogen oksida (NO) maupun sulfur oksida (SO). KAI memahami dan melakukan uji emisi pada aktivitas operasional yang berpotensi menghasilkan gas-gas tersebut. Lokomotif dan genset KAI mengeluarkan emisi GRK yang mencakup NO dan SO. KAI melakukan uji emisi pada lokomotif dengan 2 (dua) metode yaitu metode pengambilan sampel tanpa beban (saat lokomotif tanpa adanya pembebanan seperti rangkaian) dan metode pengambilan sampel dengan pembebanan (saat lokomotif sedang menggandeng atau terangkai dengan rangkaian dengan *safe load*). Sampel yang di ambil dari mulai tidak bergerak (*idle*) hingga *notch* (posisi tuas kontrol yang digunakan oleh masinis untuk mengatur kecepatan kereta) pertama hingga kedelapan. Setiap notch mewakili tingkat daya atau percepatan yang berbeda pada lokomotif. Sistem ini memungkinkan masinis untuk mengontrol daya mesin secara bertahap, mulai dari posisi *idle* (tanpa daya) hingga daya penuh di *notch* 8. Semakin tinggi nomor *notch*, semakin besar daya yang dikeluarkan oleh mesin, dan semakin cepat kereta dapat melaju. Penggunaan *notch* mengendalikan kecepatan kereta dengan presisi, terutama saat kereta mulai bergerak, mendaki tanjakan, atau saat pengereman. Seluruh hasil uji emisi Lokomotif tidak melebihi baku mutu emisi gas buang lokomotif Balai Teknologi Termodinamika Motor dan Propulsi oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional, baik kondisi lokomotif tanpa pembebanan maupun dengan pembebanan.

KAI's commitment and initiatives have proven to gradually reduce total GHG emissions. In 2023, GHG emissions were 7,024,727 tons, down 6.76% from 2022. Emission intensity also decreased to 0.20 Tons CO₂-eq/Billion Rupiah from 0.29 Tons CO₂-eq/Billion Rupiah in 2022. In 2023, KAI did not yet use the services of an independent external party for verification of the total GHG emissions calculation, but we ensure that the calculations are based on relevant methods.

In addition to carbon dioxide gas, GHG emissions can consist of nitrogen oxides (NO) and sulfur oxides (SO). KAI understands this and conducts emission tests on operational activities that have the potential to produce these gases. KAI's locomotives and generators emit GHGs that include NO and SO. KAI conducts emission tests on locomotives using two methods: the no-load sampling method (when the locomotive is not carrying any load such as a trainset) and the loaded sampling method (when the locomotive is coupled or connected with a trainset with a safe load). Samples are taken from idle (not moving) through the first to the eighth notch (the position of the control lever used by the machinist to regulate the train's speed). Each notch represents a different power or acceleration level on the locomotive. This system allows the machinist to gradually control the engine's power, starting from idle (no power) to full power at notch 8. The higher the notch number, the greater the power output by the engine, and the faster the train can travel. The use of notches controls the train's speed with precision, especially when the train starts moving, climbs a hill, or during braking. All locomotive emission test results do not exceed the emission standards for locomotive exhaust gases set by the Thermodynamics Motor and Propulsion Technology Center of the National Research and Innovation Agency, whether the locomotive is unloaded or loaded.

Sementara itu, metode pengambilan pada genset hanya bisa dilakukan dengan metode tanpa pembebanan. Sampel emisi diambil selama beberapa detik dan menunjukkan bahwa emisi genset tidak melebihi baku mutu emisi mesin dengan pembakaran dalam atau genset yang tertera pada Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan No. 11 tahun 2021. Namun demikian, sampai saat ini KAI belum melakukan akumulasi penghitungan tahunan emisi GRK dari zat perusak ozon, nitrogen oksida, sulfur oksida, dan gas lainnya. Kami berharap dapat menelaah setiap sumber emisi yang kami hasilkan agar dapat dikuantifikasi lebih baik di masa yang akan datang. [GRI 305-6, 305-7]

Upaya dan Pencapaian Pengurangan Emisi yang Dilakukan [OJK F.12][GRI 3-3, 305-5]

Pengurangan emisi GRK sangat penting untuk mengatasi perubahan iklim dan memenuhi regulasi lingkungan. Perseroan berkomitmen untuk mengurangi emisi melalui peningkatan efisiensi bahan bakar, adopsi teknologi bersih, dan penggunaan energi terbarukan. KAI secara konsisten menerapkan sejumlah inisiatif teknologi dan kebijakan operasional sebagai upaya mendukung pengurangan emisi dari lingkup internal sampai ke lingkup pemangku kepentingan masyarakat pengguna layanan perkeretaapian.

KAI terus melakukan pembangunan dan pengembangan sistem transportasi umum berbasis listrik yang rendah emisi dan ramah lingkungan, termasuk Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek dan Yogyakarta, *Light Rail Transit* (LRT) Jabodetabek, dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Di samping itu, kami mengecek dan memperbaiki secara berkala seluruh unit kereta api kami hingga mengganti yang sudah tidak produktif lagi.

Dalam mencukupi energi listrik, kami memulai transisi ke sumber energi terbarukan dengan memasang panel surya di Stasiun Gambir, Gedung Jakarta Railway Center, 40 stasiun KAI, Balai Yasa Manggarai dan Balai Yasa Yogyakarta. Sampai tahun 2025 kami akan memperluas implementasi penggunaan tenaga matahari di 40 lokasi

Usaha lain yang dilakukan KAI dalam mengurangi emisi dilaksanakan melalui pemakaian bahan bakar Biosolar dengan campuran Solar dan minyak alami seperti minyak kelapa sawit dan jarak. Biosolar yang kami gunakan terdiri dari 35% minyak nabati. Saat ini kami sedang melakukan kajian Biosolar dengan 40% sumber terbarukan dari tanaman. Pencampuran dengan bahan alami menghasilkan emisi gas buang yang lebih rendah sehingga mengurangi pencemaran udara dan perubahan iklim.

Uji statis dan dinamis konversi bahan bakar minyak ke bahan bakar *Liquefied Natural Gas* (LNG) dengan menggunakan sistem *Diesel Dual Fuel* (DDF) untuk mengurangi emisi karbon juga kami teliti penerapannya. Terkait hal tersebut, penggunaan bahan bakar LNG pada kereta api memiliki sejumlah manfaat, antara lain efisiensi biaya bahan bakar dan biaya pemeliharaan.

Meanwhile, the sampling method for generators can only be performed using the no-load method. Emission samples are taken for several seconds and show that generator emissions do not exceed the emission standards for internal combustion engines or generators as stated in the Minister of Environment and Forestry Regulation No. 11 of 2021. However, up to now, KAI has not yet accumulated annual GHG emission calculations from ozone-depleting substances, nitrogen oxides, sulfur oxides, and other gases. We hope to analyze each emission source we generate so that they can be better quantified in the future. [GRI 305-6, 305-7]

Efforts and Achievements in Emission Reduction [OJK F.12][GRI 3-3, 305-5]

Reducing GHG emissions is crucial to addressing climate change and meeting environmental regulations. The company is committed to reducing emissions through fuel efficiency improvements, the adoption of clean technologies, and the use of renewable energy. KAI consistently implements various technological initiatives and operational policies to support emission reductions from internal operations to the broader community of railway service users.

KAI continues to develop and expand low-emission, environmentally friendly electric public transportation systems, including the Jabodetabek and Yogyakarta Electric Rail Trains (KRL), the Jabodetabek Light Rail Transit (LRT), and the Jakarta-Bandung High-Speed Rail. Additionally, we regularly inspect and repair all our train units and replace those that are no longer productive.

"To meet our electricity needs, we have begun transitioning to renewable energy sources by installing solar panels at Gambir Station, Jakarta Railway Center Building, 40 KAI stations, Manggarai Workshop, and Yogyakarta Workshop. By 2025, we plan to expand the implementation of solar power to 40 additional locations."

Another effort by KAI to reduce emissions is the use of Biosolar fuel, a blend of diesel and natural oils such as palm oil and castor oil. The Biosolar we use consists of 30% and 35% vegetable oil. We are currently studying the use of Biosolar with 100% renewable sources from plants. The blend with natural materials results in lower exhaust gas emissions, thereby reducing air pollution and climate change.

We are also researching the application of static and dynamic tests for converting oil fuel to Liquefied Natural Gas (LNG) using the Diesel Dual Fuel (DDF) system to reduce carbon emissions. The use of LNG fuel in trains offers several benefits, including fuel cost efficiency, maintenance cost efficiency, and the potential use of KAI station land for green energy provision.



Kami juga berupaya untuk mengurangi emisi yang pelanggan KAI hasilkan dengan mengoptimalkan penggunaan aplikasi pemesanan tiket *Access by KAI* dengan fitur *e-boarding pass*, sehingga mengurangi penggunaan kertas dalam proses *check-in*.

Dalam lingkup internal perusahaan, KAI mengembangkan aplikasi yang digunakan untuk memudahkan pekerjaan pegawai melalui aplikasi *Rail Document System (RDS)* untuk mendukung surat menyurat secara elektronik, *Safety Railway Information System (SRI)* untuk memberikan informasi pelaporan temuan keamanan dan tindak lanjutnya, *Raileo* untuk memudahkan pegawai dalam melaksanakan tugas pekerjaan, serta aplikasi lainnya yang akan terus dikembangkan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik. Hal ini bertujuan untuk memudahkan pekerjaan para pegawai dengan digitalisasi. Komitmen KAI sebagai wujud transformasi digital dilaksanakan dengan rutin melakukan perbaikan sarana dan prasarana pendukung digitalisasi serta melakukan perbaikan aplikasi perkantoran agar mampu memberikan pelayanan yang lebih cepat dan lebih baik.

Selain itu, untuk meminimalisasi penggunaan (kendaraan) bermotor dalam melakukan perjalanan dinas, KAI membuat himbuan bagi para pekerja di kantor pusat agar mengutamakan menggunakan transportasi kereta api dalam setiap perjalanan dinas. Hal ini tertuang dalam nota dinas internal No.5/KG.107/I/KA/2022 tentang Penggunaan Kendaraan Operasional Dinas di Lingkungan Kantor Pusat KAI. Selain itu, KAI memberlakukan sistem parkir ganjil-genap bagi karyawan kantor pusat sebagai upaya mendorong karyawan agar menggunakan transportasi publik serta menambah penghijauan di area taman perkantoran.

KAI memaksimalkan upaya pengurangan emisi internal dengan pemeliharaan kendaraan operasional dan pengujian emisi gas buang secara berkala. Selain itu, KAI secara rutin mengganti kendaraan operasional dengan kendaraan lebih muda yang emisi gas buangnya lebih ramah lingkungan, serta secara bertahap menggunakan kendaraan operasional dengan emisi yang lebih rendah.

Kerja Sama atau Kegiatan Pengurangan Emisi GRK dengan Melibatkan Pihak Ketiga

Sampai 31 Desember 2023, KAI menerapkan kegiatan pengurangan emisi GRK secara mandiri. KAI memiliki komitmen yang kuat untuk secara terus-menerus meningkatkan kualitas pengurangan emisi GRK dari aktivitas operasi. Atas komitmen itu, KAI membuka peluang untuk dilakukannya kerja sama atau kegiatan pengurangan emisi GRK dengan melibatkan pihak ketiga terpercaya pada tahun-tahun mendatang.

We also strive to reduce emissions generated by KAI customers by optimizing the use of the *Access by KAI* ticketing app with its *e-boarding pass* feature, thus reducing paper use in the check-in process.

Internally, KAI has developed applications to facilitate employee work through digitalization, such as the *Rail Document System (RDS)* for electronic correspondence, the *Safety Railway Information System (SRI)* for reporting safety findings and follow-ups, *Raileo* for assisting employees in their tasks, and other applications that will continue to be developed to provide better service. This aims to ease employee tasks through digitalization. KAI's commitment to digital transformation is demonstrated by routinely improving digital support rollingstock and office applications to provide faster and better service.

Additionally, to minimize the use of motor vehicles for business trips, KAI encourages employees at the headquarters to prioritize using rail transport for all business trips. This is outlined in the internal memo No.5/KG.107/I/KA/2022 on the Use of Operational Vehicles in the KAI Headquarters Environment. KAI also implements an odd-even parking system for headquarters employees to encourage the use of public transportation and increase greenery in office park areas.

KAI maximizes internal emission reduction efforts by maintaining operational vehicles and conducting regular exhaust gas emission tests. Furthermore, KAI routinely replaces operational vehicles with newer, more environmentally friendly models and gradually adopts lower-emission operational vehicles.

Collaboration or Activities for GHG Emission Reduction Involving Third Parties

As of December 31, 2023, KAI has implemented GHG emission reduction activities independently. KAI is strongly committed to continuously improving the quality of GHG emission reductions from its operational activities. In line with this commitment, KAI is open to opportunities for collaboration or GHG emission reduction activities involving third parties in the coming years.

Pemenuhan Target Pengurangan Emisi GRK

KAI belum menetapkan target pengurangan emisi GRK. Meski demikian, sampai dengan laporan ini dipublikasikan, KAI telah menyusun dan memperlakukan *Roadmap* ESG periode 2023-2027 yang memuat target penghematan energi dan diharapkan berdampak pada pengurangan emisi GRK. KAI belum menetapkan target penurunan emisi pada *Roadmap* ESG periode 2023-2027. Adapun, *Roadmap* ESG periode 2023-2027 masih dalam proses evaluasi sebagai upaya penyempurnaan oleh KAI.

Target Penurunan Emisi Sebagai KPI Manajemen dan Evaluasinya

Sampai dengan 31 Desember 2023, KAI belum memasukkan target penurunan emisi sebagai bagian penilaian KPI manajemen. KAI juga belum menerapkan sistem evaluasi terhadap target penurunan emisi berdasarkan *baseline* pengukuran. Namun, KAI telah menetapkan tahun 2023 sebagai *baseline* pengukuran, dengan sasaran pencapaian ESG *Risk Ratings* yang terbaik (peringkat *low risk*) pada 2027.

ASPEK LIMBAH DAN EFLUEN

Jumlah Limbah dan Efluen yang Dihasilkan Berdasarkan Jenis [OJK F.13][GRI 306-3]

Jumlah limbah dan efluen yang dihasilkan dari aktivitas operasional KAI untuk tahun 2023, beserta pembagian berdasarkan jenisnya, adalah sebagai berikut:

Limbah B3 dan Non B3 yang Dihasilkan Tahun 2023

Fulfillment of GHG Emission Reduction Targets

KAI has not yet set specific GHG emission reduction targets. However, as of the publication of this report, KAI has developed and implemented an ESG Roadmap for the period 2023-2027, which includes energy-saving targets expected to impact GHG emission reductions. KAI has not set specific emission reduction targets in the ESG Roadmap for the period 2023-2027. The ESG Roadmap for the period 2023-2027 is still under evaluation for improvement by KAI.

Emission Reduction Target as Management KPI and Evaluation

As of December 31, 2023, KAI has not included emission reduction targets as part of management KPI assessments. KAI has also not implemented an evaluation system for emission reduction targets based on baseline calculations up to the reporting year of the Sustainability Report.

WASTE AND EFFLUENT ASPECTS

Amount of Waste and Effluent Generated by Type [OJK F.13][GRI 306-3]

The amount of waste and effluent generated from KAI's operational activities for 2023, along with the distribution based on type, is as follows:

Hazardous Waste and Non Hazardous Waste Generated in 2023

No	Jenis Limbah Type of Waste	Satuan Unit	Total Volume
Limbah B3 <i>Hazardous Waste</i>			
1	Minyak Pelumas Bekas <i>Used Oil Lubricants</i>	Ton	250.962
2	Drum Bekas <i>Used Drums</i>	Buah / Piece	3.313
3	Gram Bubutan <i>Lathe Crumb</i>	Ton	146.700
Limbah Non B3 <i>Non Hazardous Waste</i>			
4	Potongan Besi < 1 Kg <i>Pieces of Iron < 1 Kg</i>	Ton	637.896
5	Lain-lain (Elektronik Bekas, Kayu Bekas, Remblok, Komposite) <i>Others</i>	Ton	431.033



Mekanisme Pengelolaan Limbah dan Efluen

[OJK F.14][GRI 3-3, 306]

Aktivitas operasional Perseroan menghasilkan limbah yang berpotensi memberi dampak negatif bagi lingkungan hidup, karenanya kami berkomitmen mengelola seluruh limbah yang kami hasilkan sebelum dibuang dengan prosedur pengelolaan yang benar sesuai peraturan yang berlaku dan praktik terbaik. Untuk itu, KAI memiliki komitmen untuk terus menerapkan pengelolaan limbah sebagai upaya yang berkesinambungan.

Berdasarkan jenisnya, limbah KAI dapat dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, sebagai berikut: [GRI 306-1]

a. Limbah Cair

Merupakan limbah dalam bentuk cair yang dihasilkan oleh kegiatan usaha yang dibuang ke lingkungan hidup dan diduga dapat menurunkan kualitas lingkungan hidup. Bentuk limbah cair yang dikelola KAI meliputi: tumpahan bahan bakar minyak atau oli; air cucian lokomotif, kereta, atau gerbong; ceceran oli bekas; cairan kimia, debu atau cairan lainnya sisa produksi yang terbuang dari aktivitas proses produksi melalui proses pencucian; dan limbah atau hasil pengurasan Toilet Ramah Lingkungan (TRL).

b. Limbah Padat

Seperti sisa pembubutan (serbuk besi atau *scrap*), barang atau suku cadang bekas, limbah kantor (kertas, plastik), limbah restorasi (kertas, plastik, sisa makanan).

c. Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3)

Limbah B3 yang ada di KAI merupakan gabungan dari Limbah Cair dan Limbah Padat yang masuk kategori Limbah B3 seperti Tumpahan Bakar Minyak atau Oli, Air Cucian lokomotif/kereta/gerbong, Ceceran oli bekas, cairan kimia, debu, atau cairan lainnya sisa produksi yang terbuang dari aktivitas proses produksi melalui proses pencucian, sisa bubutan dan barang atau suku cadang bekas.

Pengelolaan limbah yang dihasilkan dari kegiatan operasi Perseroan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari rangkaian kegiatan operasional sehari-hari. Hal itu dilaksanakan sesuai Keputusan Direksi KAI Nomor KEP. U/KS.101/IV/1/KA-2017 tanggal 4 April 2017 tentang Pengelolaan Limbah di Daerah Operasi, Divisi Regional, Balai Yasa, Gudang Persediaan, dan Anak Perusahaan. Melalui perangkat kebijakan internal tersebut, Perseroan mengupayakan pengelolaan limbah secara baik dan benar, terpelihara, terkontrol dan teruji dengan tujuan meminimalisasi dampak lingkungan.

Secara berkala, KAI melakukan pemantauan terhadap dampak yang ditimbulkan dari limbah operasional ataupun aktivitas rantai pasok, melalui penerapan *life cycle perspective* dengan uraian sebagai berikut

[GRI 306-2, 306-4, 306-5] :

Waste and Effluent Management Mechanism

[OJK F.14][GRI 3-3, 306]

The Company's operational activities produce waste that has the potential to have a negative impact on the environment, therefore we are committed to managing all the waste we produce before it is disposed of using correct management procedures in accordance with applicable regulations and best practices. For this reason, KAI is committed to continuing to implement waste management as a sustainable effort.

Based on the type, KAI waste can be divided into 3 (three) groups, as follows: [GRI 306-1]

a. Liquid waste

It is liquid waste produced by business activities that is discharged into the environment and is suspected to degrade environmental quality. The types of liquid waste managed by KAI include: oil or fuel spills; water from washing locomotives, trains, or carriages; used oil spills; chemical fluids, dust, or other liquid waste from production activities through washing processes; and waste or residues from the Eco-Friendly Toilet (TRL) draining.

b. Solid Waste

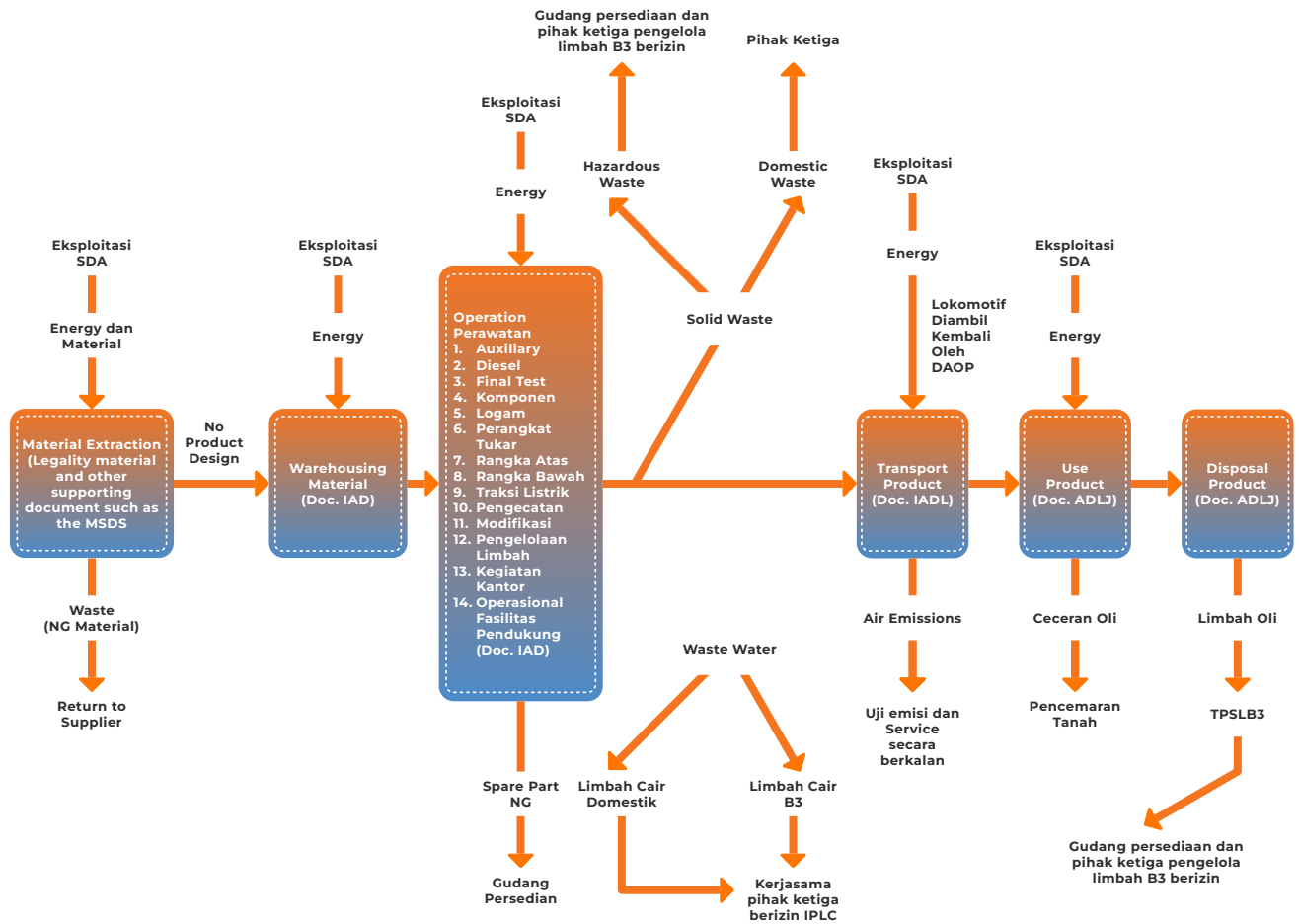
Such as turning waste (iron powder or *scrap*), used goods or spare parts, office waste (paper, plastic), restoration waste (paper, plastic, food waste).

c. Hazardous and Toxic Waste

The hazardous and toxic waste at KAI consists of a combination of liquid and solid waste categorized as B3 waste, such as oil or fuel spills, water from washing locomotives/trains/carriages, used oil spills, chemical fluids, dust, or other production waste discarded from washing processes, as well as shavings and used parts or spare parts.

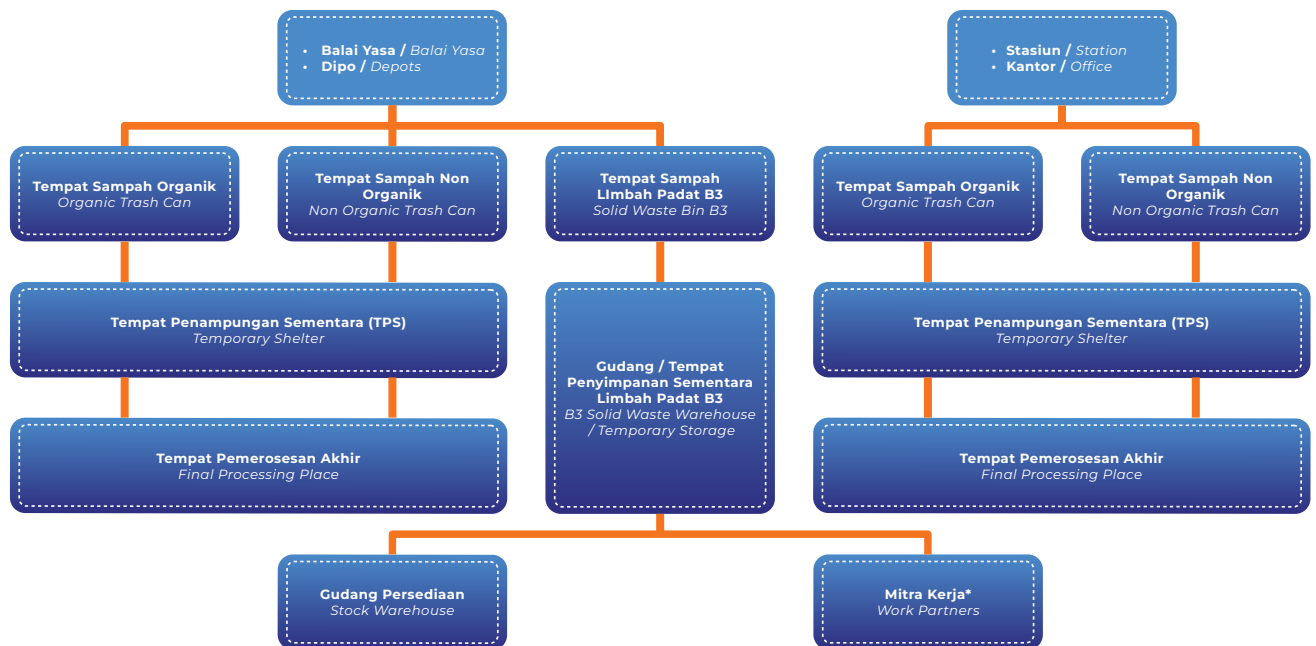
Management of waste generated from the Company's operational activities is an inseparable part of the series of daily operational activities. This was carried out in accordance with the Decree of the KAI Board of Directors Number KEP.U/ KS.101/IV/1/ KA-2017 dated 4 April 2017 concerning Waste Management in Operational Areas, Regional Divisions, Service Centers, Inventory Warehouses and Subsidiaries. Through these internal policy tools, the Company strives for waste management that is good and correct, maintained, controlled and tested with the aim of minimizing environmental impacts.

Periodically, KAI monitors the impacts resulting from operational waste or supply chain activities, through implementation life cycle perspective with the following description [GRI 306-2, 306-4, 306-5] :



Khusus limbah padat, alur pengelolaan limbah di lingkungan Perseroan diuraikan melalui skema berikut:

Specifically for solid waste, the flow of waste management within the Company is described through the following scheme:



*) Mitra Kerja harus sudah memiliki izin pengolahan limbah B3 dari badan lingkungan hidup.

*) Work Partners must have a hazardous waste processing permit from the environmental agency.



Dalam praktiknya, guna menunjang pengelolaan limbah yang dilakukan di Balai Yasa, Dipo, Kantor, dan Stasiun, Perseroan menerapkan kebijakan sebagai berikut:

- a. Di setiap tempat kerja terbuka maupun tertutup yang berpotensi adanya limbah wajib disediakan tempat sampah organik dan non organik yang harus selalu dalam keadaan tertutup;
- b. Secara berkala sampah di Balai Yasa, dipo, kantor, dan stasiun dibuang ke Tempat Pembuangan Sementara (TPS) terdekat dan diangkut oleh dinas kebersihan setempat ke Tempat Pemrosesan Akhir (TPA);
- c. Sampah tidak boleh dibakar dan ditimbun di dalam tanah;
- d. Setiap Balai Yasa, dipo, dan stasiun harus memiliki dokumen lingkungan kemudian mengurus izin lingkungan untuk kemudian memproses izin perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup;
- e. Menyediakan gudang/tempat penyimpanan sementara (TPS) limbah padat B3 seperti komponen elektronik bekas, potongan besi, baterai, *accu*, lampu *Tube Luminescent* (TL), dan lain-lain. TPS limbah B3 harus memenuhi persyaratan dan memiliki izin penyimpanan limbah B3;
- f. Tempat penyimpanan limbah B3 harus memenuhi persyaratan;
- g. Untuk limbah B3 yang dihasilkan lebih dari 50 kg penyimpanannya paling lama 90 hari sejak limbah B3 dihasilkan, sedangkan untuk limbah B3 yang dihasilkan kurang dari 50 kg penyimpanannya paling lama 180 hari sejak limbah B3 dihasilkan;
- h. Limbah B3 diberi label yang berisikan nama limbah B3, identitas penghasil limbah B3, tanggal dihasilkannya limbah B3 dan tanggal pengemasan limbah B3 serta simbol dan label limbah B3.
- i. Setelah penyimpanan melebihi jangka waktu maka seluruh (100%) limbah B3 akan diangkut ke Gudang Persediaan dan mitra kerja yang memiliki izin pengolahan limbah B3. Pengolahan limbah B3 dapat dilakukan dengan beberapa cara seperti termal, stabilisasi dan solidifikasi, dan/atau cara lain sesuai perkembangan teknologi.

In practice, to support waste management carried out at Service Centers, Depots, Offices and Stations, the Company implements the following policies:

- a. In every open or closed workplace with the potential to produce waste, organic and non-organic waste bins must be provided which must always be closed;
- b. Periodically, waste at Balai Yasa, depots, offices and stations is disposed of at the nearest Temporary Disposal Site and transported by the local sanitation service to the Final Disposal Site;
- c. Garbage should not be burned and piled in the ground;
- d. Every service center, depot and station must have environmental documents and then process environmental permits to then process permits for environmental protection and management;
- e. Providing a warehouse/temporary storage place for hazardous solid waste such as used electronic components, scrap metal, batteries, batteries, TL lamps, etc., to be sent to the Supply Warehouse/work partners who already have permits for storing and managing B3 waste
- f. The hazardous waste storage area must meet the requirements;
- g. For hazardous waste produced in excess of 50 kg, storage is no longer than 90 days from the time the B3 waste is produced, whereas for hazardous waste produced less than 50 kg, storage is no later than 180 days from the time the hazardous waste is produced;
- h. Hazardous waste is labeled containing the name of the B3 waste, the identity of the B3 waste producer, the date the hazardous waste was produced and the date the hazardous waste was packaged as well as the hazardous waste symbol and label.
- i. After storage exceeds the time limit, all (100%) hazardous waste will be transported to the Inventory Warehouse and to partners with hazardous waste processing permits. Processing of hazardous waste can be carried out through various methods such as thermal treatment, stabilization and solidification, and/or other methods in accordance with technological advancements.

Selain itu, Perseroan menerapkan praktik pengelolaan limbah padat di atas kereta dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Sampah yang berasal dari restorasi kereta api dan penumpang dipisahkan antara sampah organik dan sampah anorganik
- b. Setelah sampai stasiun tujuan sampah dibuang ke TPS stasiun.
- c. KAI telah mengeluarkan kebijakan untuk mencegah dan mengontrol polusi dari kegiatan operasional perusahaan, tertuang dalam Kebijakan Health, Safety, Security & Environment Nomor KS.102/XII/1/KA-2022 tanggal 16 Desember 2022.

Perseroan sebagai perusahaan penyedia jasa layanan perkeretaapian utama di Indonesia juga bertanggungjawab terhadap pengelolaan armada bekas, salah satunya adalah gerbong kereta, yang sudah tidak dapat digunakan lagi. Armada bekas berbeda dengan penanganan limbah padat yang sudah dijelaskan sebelumnya karena merupakan aset aktiva tetap serta memiliki volume dan berat yang sangat besar. Setelah armada dinyatakan tidak dapat lagi diperbaiki atau digunakan ketika penggunaannya sudah mencapai 20-40 tahun maka akan diubah statusnya menjadi aset Aktiva Tetap Diberhentikan dari Operasi (ATDO). Kemudian Perseroan melakukan proses tender penjualan kepada usaha berbadan hukum setelah meminta persetujuan Kementerian BUMN dan Kementerian Perhubungan dalam proses penghapusbukuan dan penjualan sebagaimana tertulis dalam Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : PER.U/KM.105/IV/1/KA-2022 tentang Pedoman Penghapusbukuan dan Penjualan Aset Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Perawatan Diberhentikan dari Operasi. Badan usaha seperti PT Barata Indonesia, PT Pindad, dan PT Krakatau Steel membeli armada bekas untuk mendapatkan besi, baja dan logam yang merupakan komponen armada. Armada bekas diproses dengan pemotongan, penimbangan, pengangkutan untuk kemudian didistribusikan kembali atau diproses ulang menjadi produk yang berbeda. Praktik ini adalah bukti komitmen KAI dalam menerapkan *life cycle perspective* yang berkontribusi terhadap ekonomi sirkular.

In addition, the Company implements solid waste management practices on board trains with the following provisions:

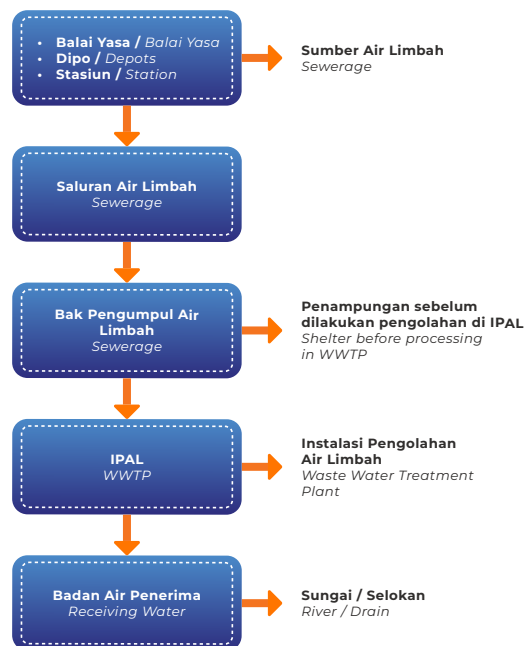
- a. Waste originating from train and passenger restoration is separated into organic waste and inorganic waste
- b. After arriving at the destination station, the waste is disposed of at the station's temporary site disposal
- c. KAI has issued a policy to prevent and control pollution from company operational activities as stated in Health, Safety, Security & Environment Policy Number KS.102/XII/1/KA-2022 dated 16

As the primary railway service provider in Indonesia, the Company is also responsible for managing retired fleets, such as train cars that can no longer be used. Used fleets management differ from solid waste management, as they are fixed assets with very large volume and weight. Once the fleet is declared irreparable or unusable after 20-40 years of service, it will be reclassified as Fixed Assets Removed from Operation (ATDO). The Company then conducts a sales tender process for legal entities after obtaining approval from the Ministry of State-Owned Enterprises and the Ministry of Transportation, as outlined in the PT Kereta Api Indonesia (Persero) Director's Regulation Number: PER.U/KM.105/IV/1/KA-2022 concerning Guidelines for Write-Off and Sale of Fixed Assets, Infrastructure, and Maintenance rollingstock Removed from Operation. Entities such as PT Barata Indonesia, PT Pindad, and PT Krakatau Steel purchase retired fleets to recover iron, steel, and metals which are components of the fleet. The retired fleet is processed through cutting, weighing, and transportation before being redistributed or reprocessed into different products. This practice is evidence of KAI's commitment to applying a life cycle perspective, contributing to the circular economy.



Limbah Cair (Eflluen) [GRI 303-2, 303-4]

Dalam mengelola limbah cair, KAI sudah menerapkan mekanisme aturan sesuai Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2014 tentang Baku Mutu Air Limbah. KAI juga telah mendapatkan ISO 14001:2015 tentang Sistem Manajemen Lingkungan pada 4 (empat) Area kerja yaitu, Balai Yasa Yogyakarta, Balai Yasa Tegal, Balai Yasa Cirebon Prujakan dan Dipo Lokomotif Cirebon. KAI senantiasa menerapkan kebijakan internal pengelolaan limbah berdasarkan Surat Keputusan Nomor KEP.U/KS.101/IV/I/KA-2017. Sesuai peraturan tersebut, pengelolaan buangan limbah cair dilakukan dengan menggunakan 38 Unit Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) yang tersebar di banyak lokasi operasional. Debit air limbah yang masuk dari kegiatan operasional dan keluar dari IPAL dipastikan sama dengan pemantauan nilai *flowmeter* pada saluran masuk (*inlet*) dan saluran pembuangan (*outlet*) IPAL. KAI memastikan bahwa seluruh air yang digunakan untuk keperluan operasional dan menjadi air limbah dikelola dengan IPAL agar dapat sesuai dengan baku mutu yang ditetapkan sebelum dibuang ke badan air penerima sebagaimana bagan berikut :



Laporan Pemantauan Limbah

Secara berkala, KAI melalui masing-masing unit penghasil limbah melakukan pemantauan dan pengelolaan limbah serta melakukan pelaporan pengelolaan limbah kepada Dinas Lingkungan Hidup dan instansi terkait.

Tumpahan yang Terjadi [OJK F.15]

Selama tahun 2023, tidak terjadi tumpahan atau kebocoran limbah yang terjadi dalam kegiatan operasional Perseroan.

Liquid Waste (Effluent) [GRI 303-2, 303-4]

In managing liquid waste, KAI has implemented mechanisms in accordance with the Minister of Environment Regulation of the Republic of Indonesia Number 5 of 2014 concerning Wastewater Quality Standards. KAI has also obtained ISO 14001:2015 certification for Environmental Management Systems at 4 (four) work areas, namely: Balai Yasa Yogyakarta, Balai Yasa Tegal, Balai Yasa Cirebon Prujakan, and Cirebon Locomotive Depot. KAI consistently applies internal waste management policies based on Decree Number KEP.U/KS.101/IV/I/KA-2017. According to these regulations, liquid waste management is conducted using 38 Wastewater Treatment Plants (IPAL) located across various operational sites. The volume of wastewater entering and leaving the IPAL is monitored to ensure it is consistent, by checking the flowmeter values on the inlet and outlet channels of the IPAL. KAI ensures that all water used for operational purposes and converted into wastewater is managed by the IPAL to meet the specified quality standards before being discharged into receiving water bodies, as shown in the following chart:

Waste Monitoring Report

Periodically, KAI, through each waste producing unit, monitors and manages waste and reports waste management to the environmental service and related agencies.

Spills Occurred [OJK F.15]

During 2023, there were no spills or leaks of hazardous waste in the company's operational activities.

ASPEK PENGADUAN TERKAIT LINGKUNGAN HIDUP

Jumlah dan Materi Pengaduan Lingkungan Hidup yang Diterima dan Diselesaikan [OJK F.16][GRI 413-2]

Sebagai upaya identifikasi terhadap insiden pencemaran lingkungan hidup, KAI telah menyediakan saluran pelaporan yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar atau pemangku kepentingan lain guna menginformasikan adanya pencemaran lingkungan akibat aktivitas operasi Perseroan.

Sejak tahun 2020, KAI mencatat tidak adanya pelanggaran terhadap kewajiban hukum maupun peraturan lingkungan yang berlaku. Selain itu, perusahaan juga berhasil menjaga kinerja lingkungan yang baik dengan tidak menerima denda atau sanksi terkait isu lingkungan selama periode tersebut.

Sampai dengan 31 Desember 2023, KAI tidak menerima pengaduan dari masyarakat atau instansi terkait pencemaran yang diakibatkan oleh operasional perusahaan. Dengan demikian, tidak terdapat informasi mengenai daftar pengaduan karena dampak pencemaran yang dihasilkan dari aktivitas operasi KAI.

KAI memiliki komitmen kuat dalam mengelola dampak aktivitas operasi terhadap lingkungan yang tertuang dalam kebijakan dan kepatuhan terhadap peraturan. Kami menerapkan praktik terbaik dan *life cycle perspective* dalam mencegah dan mengontrol pencemaran dan dampak negatif yang dihasilkan.

[GRI 2-25, 2-27]

Kami juga berkomitmen untuk hanya bekerjasama dengan mitra bisnis yang memiliki prinsip dan kepedulian yang sama dengan KAI, yaitu mengelola setiap dampak operasional mereka terhadap lingkungan hidup. Kami memastikan bahwa seluruh (100%) mitra usaha kami telah lolos seleksi penilaian lingkungan dan patuh terhadap regulasi dan kebijakan yang berlaku dalam kriteria lingkungan, karena hal tersebut, semua rantai pasok kami tidak memiliki dampak lingkungan negatif aktual dan signifikan sebagaimana yang tercantum pada Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022 tentang Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa [GRI 308-1, 308-2]

KINERJA SOSIAL

Komitmen untuk Memberikan Layanan atas Produk dan/atau Jasa yang Setara kepada Konsumen [OJK F.17]

KAI berprinsip untuk memberikan pelayanan terbaik bagi penumpang dengan konsisten meningkatkan dan menyempurnakan sejumlah aspek terkait pelayanan. KAI mengupayakan pemberian pelayanan maksimal antara lain dengan memberikan pelatihan kepada *frontliner*, demi meningkatkan kualitas pengalaman di dalam kereta bagi pelanggan. Selain itu, KAI melakukan survei kepuasan pelanggan secara berkala, yang umpan baliknya digunakan sebagai acuan bagi upaya penyempurnaan layanan ke depan.

ASPECTS OF COMPLAINTS RELATED TO THE ENVIRONMENT

Number and Material of Environmental Complaints Received and Resolved [OJK F.16][GRI 413-2]

As an effort to identify incidents of environmental pollution, KAI has provided a reporting channel that can be utilized by local communities or other stakeholders to inform them of environmental pollution resulting from the Company's operational activities.

Since 2020, KAI has recorded no violations of environmental legal obligations or regulations. Additionally, the company has successfully maintained strong environmental performance by avoiding any fines or penalties related to environmental issues during this period.

As of December 31 2023, KAI has not received complaints from the public or agencies regarding pollution caused by company operations. Thus, there is no information regarding the list of complaints due to the impact of pollution resulting from KAI's operational activities.

KAI has a strong commitment to managing the impact of operational activities on the environment as stated in policies and regulatory compliance. We implement best practices and life cycle perspectives in preventing and controlling pollution and the resulting negative impacts.

[GRI 2-25, 2-27]

We are also committed to collaborating exclusively with business partners who share KAI's principles and concerns regarding environmental impact management in their operations. We ensure that all (100%) of our business partners undergo environmental assessment selection and comply with relevant regulations and policies regarding environmental criteria. As per the Board of Directors Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022 on Procurement Guidelines for Goods and Services [GRI 308-1, 308-2], all our supply chains are free from actual and significant negative environmental impacts. [GRI 308-1, 308-2]

SOCIAL PERFORMANCE

Commitment to Providing Equivalent Products and/or Services to Consumers [OJK F.17]

KAI has the principle of providing the best service for passengers by consistently improving and perfecting a number of aspects related to service. KAI strives to provide maximum service, including by providing training to frontliner, in order to improve the quality of the in-train experience for customers. In addition, KAI conducts regular customer satisfaction surveys, the feedback of which is used as a reference for future service improvement efforts.



Komitmen KAI dalam menghargai dan peduli terhadap seluruh pelanggan juga diwujudkan dengan menyediakan *guiding block*, ruang laktasi, loket difabel dan toilet difabel, serta kursi roda bagi penumpang yang membutuhkan. Terdapat 81 *guiding block*, 66 ruang laktasi, 84 loket difabel, dan 144 toilet difabel yang tersebar di beberapa stasiun operasional KAI.

KAI's commitment in appreciating and caring for all customers is also established by providing a guiding block, lactation room, disabled counter and disabled toilet, as well as wheelchairs for passengers who need them. There are 81 guiding blocks, 66 lactation rooms, 84 disabled counters and 144 disabled toilets spread across several KAI operational stations.

Tabel Jumlah Guiding Block, Ruang Laktasi, Loket Difabel, dan Toilet Difabel

Table of Number of Guiding Blocks, Lactation Rooms, Disabled Counters, and Disabled Toilets

Wilayah Operasional Operational Area	Guiding Block	Ruang Laktasi Lactation Room	Loket Difabel Disabled Counter	Toilet Difabel Disabled Toilet
Daop 1 Jakarta	10	5	5	13
Daop 2 Bandung	8	6	20	10
Daop 3 Cirebon	2	4	3	5
Daop 4 Semarang	7	5	0	7
Daop 5 Purwokerto	7	6	4	21
Daop 6 Yogyakarta	8	5	3	11
Daop 7 Madiun	8	6	6	18
Daop 8 Surabaya	11	7	28	14
Daop 9 Jember	6	2	4	12
Divre I Sumatera Utara	7	4	2	12
Divre II Sumatera Barat	1	7	0	10
Divre III Palembang	2	5	0	6
Divre IV Tanjung Karang	4	3	9	5
Balai Yasa Manggarai	0	0	0	0
Balai Yasa Tegal	0	0	0	0
Balai Yasa Yogyakarta	0	0	0	0
Balai Yasa Gubeng	0	1	0	0
Balai Yasa Lahat	0	0	0	0
Balai Yasa Pulubrayan	0	0	0	0

Selain itu, KAI juga mengecam pelecehan seksual terutama dalam moda transportasi kereta api. Berbagai sosialisasi anti pelecehan seksual dilakukan KAI bersama pihak terkait, baik dalam bentuk kegiatan *offline* di stasiun dan kereta maupun sosialisasi berupa imbauan di dalam kereta melalui *announcer*, menayangkan *flyer* di TV kereta api, memasang *poster* di stasiun, dan mempublikasikan kampanye anti pelecehan seksual di akun media sosial KAI.

In addition, KAI also condemns sexual harassment, especially in the railway transportation mode. Various anti-sexual harassment socialization efforts are carried out by KAI together with related parties, both in the form of offline activities at stations and on trains, as well as socialization in the form of announcements on trains, displaying flyers on train TVs, putting up banners/posters at stations, and publicizing anti-sexual harassment campaigns on KAI's social media accounts.

KAI menyediakan berbagai saluran komunikasi yang dapat dimanfaatkan oleh pelanggan, antara lain melalui komunikasi tatap muka (*Customer Service on-Station* dan *Customer Service on-Train*), via telepon, ataupun komunikasi melalui media sosial, termasuk untuk menangani komunikasi berupa keluhan, kritik, maupun saran. Seluruh saluran pelayanan pelanggan tersebut telah dijalankan secara terintegrasi melalui CRM (*Customer Relationship Management*), sehingga setiap progres penanganan keluhan dapat dipantau sampai selesai.

Semua keluhan yang diterima harus mendapat tanggapan dengan tolok ukur *Key Performance Indicators* (KPI) 90%. Dalam waktu 30 menit, CRM harus segera direspons dan ditindaklanjuti. Penanganan keluhan pelanggan sejak masuk ke CRM sampai selesai dipantau hingga ke tingkat Manajer. Jika petugas Customer Relation (petugas yang meneruskan dan menyelesaikan masalah) belum dapat menyelesaikan masalah dalam waktu 30 menit, maka notifikasi akan diteruskan ke *team leader*. Jika berlanjut sampai 60 menit, maka Manajer yang bersangkutan akan mendapatkan notifikasi untuk segera menyelesaikan keluhan yang diterima. Prosedur tersebut dilakukan KAI sebagai upaya terus-menerus dalam menjaga kepuasan pelanggan. [GRI 2-25, 2-26, 418-1]

KAI menyediakan layanan informasi publik terkait Perseroan yang dapat diakses oleh penyandang disabilitas melalui website ppid.kai.id. Website ini memiliki audio yang bisa mengarahkan pengunjung website dengan disabilitas tuna netra, karena setiap menu di dalam website ini telah dilengkapi dengan instruksi direktori melalui suara. Selain itu, bagi para disabilitas tuna netra yang ingin mengajukan permohonan informasi publik dengan datang langsung ke kantor PPID (Pejabat Pengelola Informasi & Dokumentasi) KAI baik di pusat maupun di Daop/Divre. KAI juga telah menyediakan formulir permohonan informasi dan brosur lengkap dengan menggunakan huruf Braille serta menyediakan prasarana berupa *guiding block* di pintu masuk Kantor Pusat KAI yang mengarahkan ke ruang PPID. Bagi penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda, KAI juga menyediakan *ramp* atau jalan khusus untuk kursi roda dari depan pintu masuk Kantor Pusat KAI menuju ke ruang PPID. Sementara itu, untuk para pemohon informasi dengan disabilitas tuna rungu dan tuna wicara, KAI telah menyediakan fasilitas video tentang layanan informasi publik KAI di ruang PPID dan akun Youtube Kereta Api Kita yang dilengkapi dengan bahasa isyarat dan *subtitle*. KAI berkomitmen terhadap layanan produk dan jasa yang setara kepada seluruh (100%) konsumen kami, termasuk pelanggan difabel yang sangat kami hargai. Perseroan mendapatkan Penghargaan Badan Publik yang Melaksanakan Pelayanan Informasi Publik Ramah Disabilitas pada acara Layanan Informasi Publik Ramah Disabilitas yang diselenggarakan oleh Komisi Informasi Pusat. Kami berharap semua pelanggan dapat memiliki pengalaman menggunakan jasa dan produk KAI yang berkualitas dan inklusif.

KAI provides various communication channels that customers can utilize, including face-to-face communication (*Customer Service on-Station* and *Customer Service on-Train*), via telephone, and through social media. These channels are used to handle communications in the form of complaints, criticism, or suggestions. All customer service channels are integrated through a Customer Relationship Management (CRM) system, allowing the progress of each complaint to be monitored until completion.

All complaints received must receive a response with a Key Performance Indicator (KPI) benchmark of 90%. Within 30 minutes, the CRM system must respond and follow up on the complaint. The handling of customer complaints from the time they enter the CRM until completion is monitored up to the Manager level. If the Customer Relation officer (the officer who forwards and resolves the problem) cannot resolve the problem within 30 minutes, the notification is forwarded to the team leader. If the issue persists for 60 minutes, the manager concerned will receive a notification to resolve the complaint immediately. This procedure is carried out by KAI as a continuous effort to maintain customer satisfaction. [GRI 2-25, 2-26, 418-1]

KAI provides public information services related to the company that can be accessed by people with disabilities through the website ppid.kai.id. This website features audio guidance to assist visually impaired visitors, as each menu on the site is equipped with voice directory instructions. Additionally, visually impaired individuals who wish to request public information in person can visit the PPID (Information and Documentation Management Officer) office at KAI's central or regional offices. KAI has also provided information request forms and brochures in Braille, as well as guiding blocks at the entrance of KAI's Head Office leading to the PPID room. For wheelchair users, KAI provides ramps or special pathways from the entrance of KAI's Head Office to the PPID room. Meanwhile, for hearing and speech-impaired individuals, KAI has provided video facilities about KAI's public information services in the PPID room and on the "Kereta Api Kita" YouTube channel, which include sign language subtitles. KAI is committed to providing equal service and product access to all (100%) of our customers, including our valued disabled customers. The company received the Public Agency Award for Implementing Disability-Friendly Public Information Services at the Disability-Friendly Public Information Services event organized by the Central Information Commission. We hope all customers can have a quality and inclusive experience using KAI's services and products.



ASPEK KETENAGAKERJAAN

Kepegawaian [GRI 2-7, 3-3]

Pengembangan dan kesejahteraan karyawan merupakan kunci untuk meningkatkan produktivitas dan retensi karyawan. Aspek ini juga memastikan penegakan hak asasi manusia dengan mendorong keragaman dan kesetaraan. Hal tersebut dilaksanakan atas dasar pemahaman yang kuat bahwa pegawai memiliki peran penting dalam keseluruhan upaya produk, jasa, dan pelayanan terbaik bagi pelanggan, serta segenap pemangku kepentingan lain, yang pada akhirnya berperan terhadap pencapaian keberlanjutan bisnis jangka panjang.

KAI menerapkan pengelolaan sumber daya manusia secara menyeluruh, mencakup proses rekrutmen, pergantian pegawai, penerapan praktik ketenagakerjaan, hingga pemberian pendidikan dan pelatihan di bawah koordinasi Direktorat Human Capital and General Affairs.

Lebih lanjut, penerapan prosedur rekrutmen pegawai yang dilaksanakan oleh KAI telah didukung kebijakan internal Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.102/ VII/1/ KA2017 tanggal 14 Juli 2017 sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.102/V/1/KA-2021 tanggal 23 September 2021.

Proses rekrutmen KAI dilakukan antara lain melalui media internal, yaitu situs resmi pada alamat <https://recruitment.kai.id>. KAI memastikan bahwa situs tersebut telah memuat informasi akurat dan terkini mengenai pengumuman rekrutmen, registrasi, seleksi, kelulusan, hingga *job description* yang dibutuhkan oleh calon pegawai.

Pada 2023, KAI telah melakukan proses rekrutmen yang terbagi menjadi rekrutmen internal serta eksternal. Rekrutmen internal dilakukan dalam rangka memenuhi kebutuhan pegawai untuk Direktorat Operasi, Direktorat Sarana dan Direktorat Prasarana, yaitu untuk mendukung kelancaran operasional perjalanan kereta api. Adapun, rekrutmen eksternal dilakukan sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan pegawai yang tidak terpenuhi dari rekrutmen internal, di samping untuk memenuhi kebutuhan pada Direktorat lainnya.

EMPLOYMENT ASPECTS

Employee [GRI 2-7, 3-3]

Employee development and welfare are key to enhancing productivity and employee retention. This aspect also ensures the enforcement of human rights by promoting diversity and equality. It is based on a strong understanding that employees play a crucial role in delivering the best products, services, and customer service, which ultimately contributes to the achievement of long-term business sustainability.

KAI implements comprehensive human resource management, covering recruitment processes, employee turnover, employment practices, and the provision of education and training. These activities are coordinated under the Directorate of Human Capital and General Affairs.

the implementation of the employee recruitment procedures carried out by KAI has been supported by internal policies, as outlined in the Board of Directors Regulation Number PER.U/KH.102/VII/1/KA-2017 dated July 14, 2017, as amended several times, most recently by the Board of Directors Regulation Number PER.U/KH.102/V/1/KA-2021 dated September 23, 2021.

KAI's recruitment process is carried out, among other methods, through internal media, specifically the official website at <https://recruitment.kai.id>. KAI ensures that the site contains accurate and up-to-date information regarding recruitment announcements, registration, selection, graduation, and job descriptions required by prospective employees.

In 2023, KAI conducted both internal and external recruitment processes. Internal recruitment was carried out to meet the staffing needs of the Directorate of Operations, Directorate of Rollingstock, and Directorate of Infrastructure to support the smooth operation of train services. External recruitment was conducted to fulfill staffing needs that could not be met through internal recruitment, as well as to meet the needs of other Directorates.

Secara berkala, KAI melakukan evaluasi terhadap praktik kepegawaian dengan melakukan penilaian terhadap pemenuhan target dan tujuan, yang dilakukan baik bagi pegawai maupun satuan kerja. Penilaian hasil yang dicapai dilakukan dengan merujuk pada visi, misi, dan tujuan jangka panjang KAI, serta tolok ukur penilaian berdasarkan *Key Performance Indicators* (KPI) atau *Performance Indicators* (PI) Korporat. Hal tersebut dilakukan untuk menjaga keselarasan antara pencapaian kinerja pegawai ataupun satuan kerja dengan sasaran kinerja Perseroan.

KAI memiliki Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang disusun berdasarkan Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, serta Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 255/Men/2003 tentang Tata Cara Pembentukan dan Susunan Keanggotaan LKS Bipartit. Penyusunan dokumen tersebut dilakukan bersama Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA), dengan hasil dokumen mendapat tinjauan berkala setiap 2 (dua) tahun sekali. Penyusunan dan peninjauan dokumen PKB dilakukan seiring upaya KAI dalam meningkatkan hubungan komunikasi antara Manajemen dan Serikat Pekerja KAI melalui Lembaga Kerja Sama Bipartit (LKS Bipartit). PKB yang berlaku di tahun 2023 adalah PKB perubahan dari periode 2020-2022 ke periode tahun 2022-2024 yang naskahnya ditandatangani pada 5 Juli 2022 oleh Direktur Utama sebagai pihak yang mewakili Manajemen KAI dan Ketua Umum Serikat Pekerja KAI yang mewakili SPKA. Dokumen PKB tersebut telah didaftarkan pada Kementerian Ketenagakerjaan RI dengan Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja Nomor KEP.4/HI.00.01/00.0000.220629007/B/VIII/2022 tanggal 16 Agustus 2022. Manajemen KAI senantiasa melindungi dan memenuhi hak pegawai sesuai dengan ketentuan yang tercantum di dalam PKB. Seluruh ketetapan, peraturan, dan remunerasi yang berlaku bagi pegawai KAI telah sesuai peraturan dan kebijakan yang berlaku dan disetujui oleh seluruh (100%) pegawai organik dalam PKB, termasuk kebebasan berserikat dan periode pemberitahuan minimum 2 (dua) minggu sebelum pegawai mengalami perubahan operasional seperti mutasi [GRI 2-30, 3-3, 402-1, 407-1]

Perekrutan Pegawai Baru dan Pergantian Karyawan **[GRI 3-3, 401-1]**

Guna mendukung aktivitas operasional dan pengembangan organisasi, KAI melakukan perekrutan pegawai baru dan pergantian pegawai. Pengungkapan rekrutmen dan pergantian pegawai KAI selama periode tahun 2023 berdasarkan wilayah kerja dan usia adalah sebagai berikut:

KAI periodically evaluates employment practices by assessing the achievement of targets and objectives for both employees and work units. The assessment of results is conducted by referring to KAI's vision, mission, and long-term goals, as well as performance indicators based on *Key Performance Indicators* (KPI) or *Corporate Performance Indicators* (PI). This is done to ensure alignment between employee or work unit performance achievements and the company's performance targets.

KAI has a Collective Labor Agreement (PKB) prepared based on Law No. 13 of 2003 concerning Employment and the Decree of the Minister of Manpower and Transmigration No. 255/Men/2003 concerning Procedures for the Formation and Membership of Bipartite Cooperation Institutions (LKS Bipartit). The document was prepared in collaboration with the KAI Workers' Union (SPKA), with periodic reviews every two years. The preparation and review of the PKB document align with KAI's efforts to improve communication between Management and the Railway Workers' Union through the Bipartite Cooperation Institution (LKS Bipartit). The PKB applicable in 2023 is a revised agreement from the 2020-2022 period to the 2022-2024 period, with the document signed on July 5, 2022, by the President Director representing KAI Management and the Chairman of the KAI Workers' Union representing SPKA. The PKB document has been registered with the Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia under the Decree of the Director General of Industrial Relations and Workforce Social Security No. KEP.4/HI.00.01/00.0000.220629007/B/VIII/2022 dated August 16, 2022. KAI Management continuously protects and fulfills employee rights as stipulated in the PKB. All provisions, regulations, and remuneration applicable to KAI employees comply with existing laws and policies and are approved by all (100%) organic employees in the PKB, including freedom of association and a minimum notice period of two weeks before employees experience operational changes such as transfers

[GRI 2-30, 3-3, 402-1, 407-1].

New Employee Recruitment and Employee Turnover **[GRI 3-3, 401-1]**

To support operational activities and organizational development, KAI conducts new employee recruitment and employee turnover. The disclosure of KAI's recruitment and employee turnover during the 2023 period, based on work regions and age, is as follows:



Jumlah Pegawai Baru Berdasarkan Wilayah Kerja

Number of New Employees by Work Region

Wilayah Kerja <i>Work Area</i>	2023			2022		
	Pria <i>Male</i>	Wanita <i>Female</i>	Total	Pria <i>Male</i>	Wanita <i>Female</i>	Total
Balai Yasa Manggarai	19	0	19	0	0	0
Balai Yasa Pulubrayan	1	0	1	0	0	0
Balai Yasa Tegal	11	0	11	4	0	4
Balai Yasa Lahat	27	2	29	14	0	14
Balai Yasa Yogyakarta	25	4	29	3	0	3
Balai Yasa Surabaya Gubeng	8	1	9	0	0	0
DAOP 1 Jakarta	147	1	148	97	10	107
DAOP 2 Bandung	110	1	111	84	7	91
DAOP 3 Cirebon	54	0	54	22	1	23
DAOP 4 Semarang	63	1	64	19	2	21
Daop 5 Purwokerto	58	0	58	10	1	11
Daop 6 Yogyakarta	79	1	80	10	7	17
Daop 7 Madiun	33	0	33	9	0	9
Daop 8 Surabaya	102	1	103	24	4	28
Daop 9 Jember	17	1	18	2	1	3
Divre I Sumatera Utara	92	0	92	40	1	41
Divre II Sumatera Barat	38	0	38	4	0	4
Divre III Palembang	389	0	389	379	5	383
Divre IV Tanjungkarang	217	1	218	199	3	202
Gudang Persediaan / <i>Stock Warehouse</i>	0	0	0	0	0	0
Kantor Pusat / <i>Head Office</i>	92	44	136	27	4	31
LRT Jabodebek	64	13	77	191	7	198
Pendidikan & Latihan / <i>Education & Training</i>	1	2	3	0	0	0
PT Railink - Kantor Pusat / <i>Head Office</i>	0	0	0	0	0	0
Subdivre I.1 Aceh	0	0	0	0	0	0
Jumlah / Total	1.647	73	1.720	1.138	52	1.190

Jumlah Pegawai Baru Berdasarkan Usia

Number of New Employees Based on Age

Usia <i>Age</i>	2023			2022		
	Pria <i>Male</i>	Wanita <i>Female</i>	Total	Pria <i>Male</i>	Wanita <i>Female</i>	Total
21-30	1.608	72	1.680	1.137	52	1.189
31-40	38	1	39	2	0	2
41-50	0	0	0	0	0	0
51-56	1	0	1	0	0	0
Jumlah / Total	1.647	73	1.720	1.138	52	1.190

Turnover Pegawai Berdasarkan Wilayah Kerja

Employees Turnover Based on Work Region

Wilayah Kerja <i>Work Area</i>	2023			2022		
	Pria <i>Male</i>	Wanita <i>Female</i>	Total	Pria <i>Male</i>	Wanita <i>Female</i>	Total
Balai Yasa Lahat	14	1	15	7	0	7
Balai Yasa Manggarai	25	0	25	7	1	8
Balai Yasa Pulubrayan	3	0	3	4	0	4
Balai Yasa Surabaya Gubeng	5	0	5	5	0	5
Balai Yasa Tegal	15	1	16	5	0	5
Balai Yasa Yogyakarta	14	0	14	14	0	14
DAOP 1 Jakarta	109	0	109	112	2	114
DAOP 2 Bandung	63	1	64	46	1	47
DAOP 3 Cirebon	41	1	42	32	1	33
DAOP 4 Semarang	33	2	35	30	2	32
Daop 5 Purwokerto	31	0	31	31	0	31
Daop 6 Yogyakarta	48	1	49	40	0	40
Daop 7 Madiun	21	0	21	24	0	24
Daop 8 Surabaya	51	2	53	57	3	60
Daop 9 Jember	16	0	16	20	0	20
Divre I Sumatera Utara	30	0	30	27	0	27
Divre II Sumatera Barat	26	0	26	22	0	22
Divre III Palembang	58	0	58	70	0	70
Divre IV Tanjungkarang	54	0	54	59	0	59
Gudang Persediaan / <i>Stock Warehouse</i>	5	0	5	2	0	2
Kantor Pusat / <i>Head Office</i>	37	3	40	36	7	43
KA Logistik	2	1	3	2	0	2
KA Wisata	5	3	8	1	0	1
LRT Jabodebek	2	1	3	4	0	4
Pendidikan & Latihan / <i>Education & Training</i>	12	2	14	7	3	10
PT Railink - Kantor Pusat / <i>Head Office</i>	1	0	1	0	0	0
Subdivre I.1 Aceh	0	0	0	1	0	1
Jumlah / Total	721	19	740	665	20	685



Turnover Pegawai Berdasarkan Usia

Employee Turnover Based on Age

Usia Age	2023			2022		
	Pria Male	Wanita Female	Total	Pria Male	Wanita Female	Total
21-30	20	3	23	23	3	26
31-40	31	3	34	46	7	53
41-50	100	3	103	84	5	89
51-56	587	7	594	529	5	534
Jumlah / Total	738	16	754	682	20	702
Persentase / Percentage	2,76%	1,01%	2,66%	2,51%	0,07%	2,59%

Kesetaraan Kesempatan Bekerja [OJK F.18]

KAI menjamin adanya kesetaraan kesempatan bekerja bagi calon pegawai. Hal tersebut dilaksanakan antara lain melalui Program Perekrutan Bersama BUMN Putra-Putri Terbaik Papua dan Papua Barat. Di samping itu, rekrutmen KAI juga telah mengakomodasi kategori pelamar dengan disabilitas, yaitu bersumber dari Program Perekrutan Bersama BUMN.

Kesetaraan kesempatan bekerja oleh KAI tidak hanya diberikan bagi calon pegawai, tetapi juga bagi pegawai, tanpa adanya diskriminasi dalam bentuk apapun. Guna menjamin kesempatan bekerja diberikan secara objektif, KAI menerapkan kebijakan *Job Grade* dan *Job Class* pada proses promosi pegawai, berdasarkan Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor Per.U/KH.306/III/1/KA-2019 tentang Mutasi Jabatan. *Job grade* mengacu pada peringkat jabatan yang ditetapkan sebagai pedoman untuk pengaturan jalur karir dan program pengembangan bagi pegawai. Adapun, *job class* merupakan peringkat jabatan dalam suatu tingkatan berdasarkan dimensi pekerjaan sebagai pedoman untuk penetapan penghasilan atau remunerasi pegawai.

Kesempatan Bekerja bagi Masyarakat Adat atau Komunitas Lokal

KAI menjamin bahwa proses rekrutmen yang dilakukan senantiasa memberikan kesempatan yang setara bagi masyarakat adat ataupun komunitas lokal di sekitar area operasi Perseroan. Hal tersebut merupakan bagian dari komitmen KAI untuk berkontribusi dalam pemenuhan SDGs, khususnya bagi target pekerjaan yang layak dan pertumbuhan ekonomi. Di samping itu, pemberian kesempatan bekerja bagi masyarakat adat maupun komunitas lokal merupakan wujud komitmen KAI dalam menghadirkan manfaat ekonomi bagi masyarakat sekitar, sebagai pemangku kepentingan yang penting dan menerima dampak langsung dari aktivitas operasi Perseroan. KAI sudah mengidentifikasi persentase karyawan dan manajemen dari masyarakat setempat di setiap lokasi kami pada tahun 2023 di tabel berikut

[GRI 202-2]

Equal Employment Opportunity [OJK F.18]

KAI guarantees equal employment opportunities for prospective employees. This is implemented through various initiatives, including the Joint Recruitment Program for the Best Sons and Daughters of Papua and West Papua. Additionally, KAI's recruitment process accommodates applicants with disabilities through the Joint Recruitment Program of State-Owned Enterprises (BUMN).

Equal employment opportunities at KAI are not only provided to prospective employees but also to current employees, ensuring no discrimination in any form. To guarantee that employment opportunities are provided objectively, KAI applies a *Job Grade* and *Job Class* policy in the employee promotion process, based on the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number Per.U/KH.306/III/1/KA-2019 concerning Job Transfers. *Job grade* refers to the job ranking established as a guideline for career path management and employee development programs. *Job class* represents the job ranking within a certain level based on job dimensions, serving as a guideline for determining employee income or remuneration.

Employment Opportunities for Indigenous Peoples or Local Communities

KAI ensures that the recruitment process always provides equal opportunities for indigenous peoples or local communities around the Company's operational areas. This is part of KAI's commitment to contributing to the fulfillment of the SDGs, particularly for the target of decent work and economic growth. Additionally, providing employment opportunities for indigenous peoples and local communities is a manifestation of KAI's commitment to delivering economic benefits to the surrounding communities, who are important stakeholders and directly impacted by the Company's operational activities. KAI has identified the percentage of employees and management from local communities at each of our locations in the following table: [GRI 202-2]

Wilayah Kerja Work Area	Jumlah persentase karyawan dan manajemen lokal Total percentage of local employees and management (%)
KAI Kantor Pusat KAI Head Office	Karyawan: 11,61% / Employees: 11.61% Manajemen: 23,12% / Management: 23.12%
Balai Yasa Manggarai Manggarai Service Center	Karyawan: 68,45% / Employees: 68.45% Manajemen: 2,52% / Management: 2.52%
Balai Yasa Tegal Tegal Service Center	Karyawan: 75,1% / Employees: 75.1% Manajemen: 3,24% / Management: 3.24%
Balai Yasa Yogyakarta Yogyakarta Yasa Hall	Karyawan: 82,35% / Employees: 82.35% Manajemen: 4,60% / Management: 4.60%
Balai Yasa Surabaya Gubeng Surabaya Gubeng Yasa Hall	Karyawan: 59,70% / Employees: 59.70% Manajemen: 4,10% / Management: 4.10%
Balai Yasa Lahat	Karyawan: 73,49% / Employees: 73.49% Manajemen: 5,48% / Management: 5.48%
Balai Yasa Pulubrayan	Karyawan: 67,74% / Employees: 67.74% Manajemen: 11,83% / Management: 11.83%
Daerah Operasi 1 Jakarta Operation Area 1 Jakarta	Karyawan: 65,84% / Employees: 65.84% Manajemen: 3,14% / Management: 3.14%
Daerah Operasi 2 Bandung Operation District 2 Bandung	Karyawan: 75,46% / Employees: 75.46% Manajemen: 1,84% / Management: 1.84%
Daerah Operasi 3 Cirebon Operation Area 3 Cirebon	Karyawan: 72,99% / Employees: 72.99% Manajemen: 1,96% / Management: 1.96%
Daerah Operasi 4 Semarang Operation Area 4 Semarang	Karyawan: 78,59% / Employees: 78.59% Manajemen: 2,35% / Management: 2.35%
Daerah Operasi 5 Purwokerto Operation Area 5 Purwokerto	Karyawan: 80,75% / Employees: 80.75% Manajemen: 1,67% / Management: 1.67%
Daerah Operasi 6 Yogyakarta Operation Area 6 Yogyakarta	Karyawan: 74,60% / Employees: 74.60% Manajemen: 1,82% / Management: 1.82%
Daerah Operasi 7 Madiun Operation Area 7 Madiun	Karyawan: 77,48% / Employees: 77.48% Manajemen: 1,50% / Management: 1.50%
Daerah Operasi 8 Surabaya Operation Area 8 Surabaya	Karyawan: 70,24% / Employees: 70.24% Manajemen: 2,15% / Management: 2.15%
Daerah Operasi 9 Jember Operational District 9 Jember	Karyawan: 68,97% / Employees: 68.97% Manajemen: 2,37% / Management: 2.37%
Divisi Regional I Sumatera Utara Regional Division I North Sumatra	Karyawan: 76,95% / Employees: 76.95% Manajemen: 3,97% / Management: 3.97%
Sub Divisi Regional I.1 Aceh Regional Sub Division I.1 Aceh	Karyawan: 0,00% / Employees: 0.00% Manajemen: 5,26% / Management: 5.26%
Divisi Regional II Sumatera Barat Regional Division II West Sumatra	Karyawan: 80,54% / Employees: 80.54% Manajemen: 2,68% / Management: 2.68%
Divisi Regional III Palembang Regional Division III Palembang	Karyawan: 66,66% / Employees: 66.66% Manajemen: 2,41% / Management: 2.41%
Divisi Regional IV Tanjungkarang Regional Division IV Tanjungkarang	Karyawan: 66,83% / Employees: 66.83% Manajemen: 1,48% / Management: 1.48%
Divisi LRT Jabodebek Jabodebek LRT Division	Karyawan: 18,82% / Employees: 18.82% Manajemen: 3,36% / Management: 3.36%
Rata-Rata Average	Karyawan: 66,74% / Employees: 66.74% Manajemen: 3,91% / Management: 3.91%



Kesempatan Bekerja bagi Penyandang Disabilitas

Kesempatan bekerja bagi penyandang disabilitas sebagai bagian dari upaya menyeluruh dalam menghadirkan kesempatan bekerja yang inklusif. KAI telah memberikan kesempatan bekerja yang setara bagi penyandang disabilitas. Pemberian kesempatan bekerja bagi pegawai penyandang disabilitas untuk periode 2023 direalisasikan berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor SK.U/KH.102/VII/1/KA-2022 tentang Penetapan Kelulusan Pengadaan Pekerja Bersumber dari Program Perekrutan Bersama BUMN Kategori Disabilitas melalui Forum Human Capital Indonesia di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Pada 2023, Daop 1 Jakarta meraih Piagam Penghargaan atas Peran Memberikan Kesempatan Kerja bagi Penyandang Disabilitas oleh Kementerian Sosial Republik Indonesia.

Tenaga Kerja Anak dan Tenaga Kerja Paksa

[OJK F.19] [GRI 408-1, 409-1]

KAI mengecam penggunaan tenaga kerja anak di lingkungan Perseroan, tercermin dari kebijakan dan pelaksanaan rekrutmen sesuai Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.102/VII/1/KA2017 tanggal 14 Juli 2017 sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.102/V/1/KA-2021 tanggal 23 September 2021. Di dalam kebijakan tersebut telah disebutkan bahwa salah satu persyaratan yang wajib dipenuhi oleh Pelamar Pengadaan Pekerja melalui jalur reguler tingkat pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) adalah berusia minimal 18 (delapan belas) tahun dan maksimal 25 (dua puluh lima) tahun. Penerapan kebijakan tersebut sekaligus merupakan jaminan bahwa KAI tidak mempekerjakan tenaga kerja anak. Sampai dengan 31 Desember 2023, tidak terdapat insiden penggunaan tenaga kerja anak di dalam aktivitas operasional Perseroan.

Lebih dari itu, KAI melakukan upaya pencegahan atas terjadinya praktik kerja di bawah paksaan, antara lain dengan menjamin pemberian cuti dan hari libur bagi pegawai sesuai regulasi yang berlaku. Hak cuti dan hari libur yang diberikan antara lain berupa cuti tahunan, cuti sakit, cuti menikah, cuti melahirkan/keguguran, cuti membaptiskan anak, cuti menikahkan anak, cuti istri melahirkan, cuti besar, cuti haid, cuti keagamaan, cuti menikah, cuti mengkhitan anak, cuti menghadiri wisuda anak, cuti keluarga sakit, cuti istri melahirkan/keguguran, dan cuti keluarga meninggal. Jam bekerja juga sudah berdasarkan regulasi ketenagakerjaan yang diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB), dimana karyawan bekerja 8 jam sehari atau 40 jam dalam seminggu. Bagi karyawan purna waktu Perseroan juga mengikutsertakan seluruhnya pada program jaminan sosial pemerintah untuk kesehatan, kecelakaan, jaminan hari tua serta pensiun, dan kematian. Lebih dari itu, KAI juga terbuka dengan umpan balik dan musyawarah bersama pegawai. [GRI 401-2]

Employment Opportunities for Persons with Disabilities

Employment opportunities for persons with disabilities are part of a comprehensive effort to provide inclusive employment opportunities. KAI has provided equal employment opportunities for persons with disabilities. The provision of employment opportunities for employees with disabilities for the 2023 period was realized based on the Director's Decree of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number SK.U/KH.102/VII/1/KA-2022 concerning the Determination of Graduation for Worker Procurement Sourced from the Joint Recruitment Program of State-Owned Enterprises (BUMN) Disability Category through the Indonesian Human Capital Forum within PT Kereta Api Indonesia (Persero). In 2023, DAOP 1 Jakarta received a Certificate of Appreciation for its Role in Providing Employment Opportunities for Persons with Disabilities from the Ministry of Social Affairs of the Republic of Indonesia.

Child Labor and Forced Labor

[OJK F.19] [GRI 408-1, 409-1]

KAI condemns the use of child labor within the Company, as reflected in its recruitment policy and implementation, in accordance with the Director's Regulation Number PER.U/KH.102/VII/1/KA-2017 dated July 14, 2017, as amended several times, most recently by the Director's Regulation Number PER.U/KH.102/V/1/KA-2021 dated September 23, 2021. The policy stipulates that one of the requirements for applicants applying through the regular recruitment channel with a high school education level is to be at least 18 (eighteen) years old and no more than 25 (twenty-five) years old. The implementation of this policy ensures that KAI does not employ child labor. As of December 31, 2023, there have been no incidents of child labor in the Company's operational activities.

Furthermore, KAI takes preventive measures against forced labor practices, including ensuring that employees are granted leave and holidays in accordance with applicable regulations. The leave and holidays provided include annual leave, sick leave, marriage leave, maternity/miscarriage leave, child baptism leave, child marriage leave, spouse's maternity leave, long leave, menstrual leave, religious leave, marriage leave, circumcision leave, attendance at children's graduations leave, family illness leave, spouse's miscarriage leave, and family bereavement leave. Working hours are also regulated according to employment regulations outlined in the Collective Labor Agreement (PKB), with employees working 8 hours a day or 40 hours a week. For full-time employees, the Company also includes them in the government social security programs for health, accident, old-age benefits, pensions, and death. Additionally, KAI is open to feedback and consultations with employees. [GRI 401-2]

Kami juga berkomitmen untuk hanya bekerjasama dengan mitra bisnis yang memiliki prinsip dan kepedulian yang sama dengan KAI, yaitu tidak mempekerjakan pekerja anak dan kerja di bawah paksaan. Kami memastikan bahwa seluruh (100%) mitra usaha kami telah lolos seleksi standar sosial yang tinggi dan patuh terhadap regulasi dan kebijakan yang berlaku. Oleh karenanya semua rantai pasok kami tidak memiliki dampak sosial negatif aktual dan signifikan sebagaimana yang tercantum pada Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022 tentang Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa. [GRI 2-27, 414-1, 414-2]

Cuti Melahirkan [OJK F.20][GRI 401-3]

Cuti melahirkan bagi pegawai KAI diberikan sebagai upaya menyeluruh dalam memastikan pemenuhan hak-hak pegawai, sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku. KAI memberikan hak cuti melahirkan bagi seluruh pegawai perempuan dan hak cuti istri melahirkan bagi seluruh pegawai laki-laki. Pegawai perempuan yang akan melahirkan mendapatkan hak cuti sejumlah 3 (tiga) bulan, sedangkan pegawai laki-laki dengan istri melahirkan mendapatkan hak cuti sejumlah 3 (tiga) hari kerja. Pemberian cuti melahirkan bagi pegawai KAI diatur melalui Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.201/IX/1/KA-2022 tentang Izin Tidak Masuk Bekerja dan/atau Tidak Melakukan Pekerjaan.

Pada 2023, KAI memberikan hak cuti melahirkan bagi 244 pegawai perempuan dan bagi 333 pegawai laki-laki dengan istri yang melahirkan. Selama 2023 sebanyak (100%) pegawai perempuan yang mengambil cuti melahirkan selama 3 bulan dan pegawai laki-laki yang mengambil cuti karena istri melahirkan telah kembali bekerja sesuai jabatan semula tanpa adanya diskriminasi.

Kebijakan Remunerasi Pegawai [OJK F.20][GRI 2-19]

KAI menerapkan kebijakan remunerasi bagi seluruh pegawai Perseroan, sesuai standar pemenuhan kebutuhan hidup serta peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait penetapan besaran gaji pegawai. KAI menjamin bahwa seluruh pegawai telah mendapatkan hak pemberian upah sesuai ketentuan Kementerian Ketenagakerjaan berdasarkan kota/kabupaten wilayah operasional mereka bekerja. Kami juga memastikan tidak adanya praktik diskriminatif pemberian remunerasi dalam bentuk apapun khususnya terkait latar belakang identitas pegawai. Atas hal itu, Perseroan memastikan bahwa upah yang diterima oleh pegawai pada tingkat paling rendah telah memenuhi atau melebihi besaran upah minimum, sebagai wujud komitmen KAI dalam menyalurkan nilai ekonomi bagi pegawai sebagai pemangku kepentingan yang signifikan untuk keberlanjutan usaha KAI.

We are also committed to collaborating exclusively with business partners who share KAI's principles and concerns regarding the prohibition of child labor and forced labor. We ensure that all (100%) of our business partners undergo rigorous social standards selection and comply with relevant regulations and policies. Therefore, all our supply chains are free from any actual and significant negative social impacts, as stated in the Board of Directors Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022 on Procurement Guidelines for Goods and Services. [GRI 2-27, 414-1, 414-2]

Maternity Leave [OJK F.20][GRI 401-3]

Maternity leave for KAI employees is provided as a comprehensive effort to ensure the fulfillment of employee rights, in accordance with applicable laws and regulations. KAI grants maternity leave rights to female employees and paternity leave rights to male employees whose wives are giving birth. Female employees who are about to give birth are entitled to 3 (three) months of leave, while male employees whose wives are giving birth are entitled to 3 (three) working days of leave. The provision of maternity leave for KAI employees is regulated through the Director's Regulation Number PER.U/KH.201/IX/1/KA-2022 concerning Leave of Absence from Work and/or Not Performing Work.

In 2023, KAI granted maternity leave rights to 244 female employees and paternity leave rights to 333 male employees whose wives gave birth. During 2023, 100% of female employees who took 3 months of maternity leave returned to work in their original positions without any discrimination.

Employee Remuneration Policy [OJK F.20][GRI 2-19]

KAI implements a remuneration policy for all Company employees in accordance with the standards for meeting living needs and the applicable laws and regulations related to employee salary determination. KAI ensures that all employees receive wages in accordance with the Ministry of Manpower's provisions based on the city/district of their operational work areas. We also ensure that there is no discriminatory practice in remuneration in any form, particularly related to employees' identity backgrounds. As such, the Company ensures that wages received by employees at the lowest levels meet or exceed the minimum wage, demonstrating KAI's commitment to providing economic value to employees as a significant stakeholder for the sustainability of KAI's operations.



Perbandingan UMP dan Imbal Jasa Pegawai Tingkat Terendah [GRI 3-3, 202-1, 405-2]

Comparison of Minimum Wage and Lowest Employee Compensation [GRI 3-3, 202-1, 405-2]

No	Unit Usaha Business Unit	Provinsi/Daerah Province/Region	Upah Minimum Provinsi Provincial Minimum Wage	Imbal Jasa Pegawai Tingkat Terendah (Dalam Rupiah) Lowest Level Employee Salary (In Rupiah)	Rasio Pencapaian
1	Daop 1	Kota Jakarta / Jakarta City	4.901.798	5.536.351	112,95 %
2	Daop 2	Kota Bandung / Bandung City	4.048.462	5.019.375	123,98 %
3	Daop 3	Kota Cirebon / Cirebon City	2.456.516	5.048.229	205,50 %
4	Daop 4	Kota Semarang / Semarang City	3.060.348	5.019.375	164,01 %
5	Daop 5	Kab. Banyumas / Banyumas Regency	2.118.123	5.048.229	238,34 %
6	Daop 6	Kota Yogyakarta / Yogyakarta City	1.981.782	5.009.375	252,77 %
7	Daop 7	Kota Madiun / Madiun City	2.138.107	5.019.375	234,76 %
8	Daop 8	Kota Surabaya / Surabaya City	4.525.479	5.048.229	111,55 %
9	Daop 9	Kab. Jember / Jember Regency	2.555.662	5.030.881	196,85 %
10	Divre I	Kota Medan / Medan City	3.624.117	5.048.229	139,30 %
11	Divre II	Kota Padang / Padang City	2.742.476	5.048.229	184,08 %
12	Divre III	Kota Palembang / Palembang City	3.500.000	5.048.229	144,24 %
13	Divre IV	Kota Bandar Lampung / Bandar Lampung City	2.633.284	5.048.229	191,71 %

Pemenuhan Kesejahteraan Pegawai setelah Berakhirnya Masa Kerja

Kami menghargai pengabdian dan dedikasi pegawai kami yang telah bekerja dan berkontribusi terhadap kemajuan dan keberlanjutan bisnis KAI dalam jangka waktu yang lama. Maka dari itu, KAI memiliki komitmen untuk memenuhi kesejahteraan pegawai secara menyeluruh hingga setelah berakhirnya masa kerja. Selain mengikutsertakan jaminan sosial hari tua dan pensiun wajib pemerintah, Perseroan melakukan sosialisasi persiapan pensiun kepada seluruh (100%) pegawai dengan masa kerja 3 bulan sebelum memasuki usia pensiun. Kami berharap pegawai kami dapat menikmati masa pensiun yang berkualitas dengan manfaat-manfaat yang diterima sesuai Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.401/I/2/KA-2023 tentang Penghasilan Pekerja Perjanjian Kerja Waktu Tidak Tertentu

GRI 201-3, 3-3, 404-1, 404-2]

Lingkungan Bekerja yang Layak dan Aman [OJK F.21]

KAI menjamin tersedianya lingkungan bekerja yang layak dan aman bagi seluruh pegawai. Aspek kenyamanan pegawai di tempat kerja merupakan salah satu perhatian manajemen KAI. Perseroan menyediakan fasilitas kerja yang layak bagi pegawai dengan menyediakan fasilitas-fasilitas yang nyaman, bersih, dan aman, berupa ruang kerja, toilet, dan ruang makan. KAI juga menyediakan fasilitas lain bagi pegawai, berupa tempat ibadah, kantin, *pantry*, area terbuka hijau, serta tempat parkir yang luas.

Employee Welfare After the End of Employment Period

We appreciate the dedication and service of our employees who have contributed to the progress and sustainability of KAI's business over a long period. Therefore, KAI is committed to ensuring comprehensive employee welfare even after the end of their employment period. In addition to the mandatory government old-age and pension social security, the Company will conduct retirement preparation socialization for all (100%) employees with a work period of 3 months before reaching retirement age. We hope that our former employees can enjoy a quality retirement with the benefits received in accordance with the Director's Regulation Number PER.U/KH.401/I/2/KA-2023 concerning Income for Employees with Indefinite Work Agreements **[GRI 201-3, 3-3, 404-1, 404-2].**

Decent and Safe Working Environment [OJK F.21]

KAI guarantees the availability of a decent and safe working environment for all employees. Employee comfort in the workplace is one of KAI management's concerns. The Company provides adequate working facilities for employees, including comfortable, clean, and safe facilities such as workspaces, toilets, and dining areas. KAI also provides other facilities for employees, such as places of worship, canteens, pantries, green open spaces, and spacious parking areas. The buildings are equipped

Gedung sudah memiliki alat deteksi asap serta fasilitas pembuangan sampah yang terintegrasi. KAI menjaga kebersihan kantor secara terjadwal melalui penugasan *cleaning service*, yang bertugas mengelola kebersihan area kerja setiap harinya baik di dalam maupun luar ruangan.

Sebagai penanggulangan sejak pandemi COVID-19, KAI menyediakan sejumlah fasilitas kebersihan dan kesehatan tambahan, meliputi tempat cuci tangan, alat pengukur suhu, *disinfectant*, *hand sanitizer*, serta membagikan masker sesuai standar bagi pegawai. Penyediaan fasilitas-fasilitas tersebut diharapkan dapat mencegah penyebaran virus di area kerja. Seiring hal itu, pada ruang-ruang tertentu yang berpotensi terjadi keramaian, KAI memberikan tanda atau instruksi jaga jarak guna menghindari terjadinya kerumunan yang padat dan terlalu lama.

KAI memastikan karyawan dan keluarganya dapat mengakses fasilitas kesehatan yang berkualitas, yaitu Klinik Mediska. Lebih dari itu, KAI menyediakan sarana dan prasarana olahraga bagi pegawai pada kantor pusat dan daerah yang sekaligus dimanfaatkan sebagai sarana pencapaian prestasi olahraga perusahaan. KAI juga memberikan fasilitas kesenian dan keagamaan bagi pegawai, khususnya di kantor pusat.

Seluruh fasilitas yang layak, aman, bersih, dan sehat juga lebih lengkap dengan suasana kerja yang inklusif dan tanpa diskriminasi. Manajemen KAI secara terus-menerus melakukan sosialisasi kepada seluruh karyawan untuk menciptakan lingkungan kerja bebas diskriminasi sebagaimana Surat Edaran Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SE.U/KL.403/VII/1/KA-2022 tentang Kebijakan Berperilaku Saling Menghargai di Tempat Kerja. Seluruh pekerja wajib mengimplementasikan prinsip-prinsip *Respectful Workplace Policy* seperti mengakui dan menghargai perbedaan yang beragam dengan berbagai macam latar belakang etnis, ras, kebangsaan, warna kulit, usia, agama, jenis kelamin, disabilitas, sudut pandang, atau karakteristik individu lainnya. Sehingga, dapat menciptakan dan membangun lingkungan kerja yang saling menghargai dan tidak melakukan diskriminasi, kekerasan, dan pelecehan dalam bentuk apapun. Hingga akhir Desember 2023, tidak terjadi kejadian diskriminasi dalam bentuk apapun kepada pegawai maupun pelanggan dan mitra di ruang lingkup Perseroan.

[GRI 3-3, 406-1]

Komunitas Perempuan

Demi mendukung kesetaraan gender, Persatuan Istri Karyawan dan Karyawati Kereta Api (PIKKA) didirikan sebagai wadah meningkatkan kemampuan dan kepemimpinan pemangku kepentingan perempuan. Penetapan kepengurusan PIKKA Pusat dilaksanakan melalui Surat Keputusan Ketua Umum Persatuan Istri Karyawan dan Karyawati Kereta Api Nomor 003/PIKKA-P/SKEP/I/2023 tentang Pengangkatan Pengurus PIKKA Pusat. Perseroan percaya bahwa kesetaraan hak dan kesempatan bagi perempuan akan memberikan dampak

with smoke detectors and integrated waste disposal facilities. KAI maintains office cleanliness on a scheduled basis through the assignment of cleaning service, who manage the cleanliness of work areas daily, both indoors and outdoors.

As a response to the COVID-19 pandemic, KAI provides additional hygiene and health facilities, including hand washing stations, temperature measuring devices, disinfectants, hand sanitizers, and standard masks for employees. These facilities are expected to prevent the spread of the virus in the work area. Additionally, in certain areas where crowds may occur, KAI provides distance markers or instructions to avoid dense and prolonged gatherings.

KAI ensures that employees and their families can access quality health facilities, namely Mediska Clinics. Furthermore, KAI provides sports rollingstock and infrastructure for employees at the head office and regional offices, which are also used to achieve corporate sports achievements. KAI also offers arts and religious rollingstock for employees, especially at the head office.

All facilities are well-maintained, safe, clean, and healthy, complemented by an inclusive and non-discriminatory work environment. KAI Management continuously communicates with all employees to create a discrimination-free work environment as outlined in the Director's Circular of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: SE.U/KL.403/VII/1/KA-2022 concerning the Respectful Workplace Policy. All workers are required to implement the principles of the Respectful Workplace Policy, such as acknowledging and respecting diverse differences including ethnic background, race, nationality, skin color, age, religion, gender, disability, viewpoints, or other individual characteristics. This aims to create and build a respectful work environment free from discrimination, violence, and harassment in any form. As of the end of December 2023, there have been no reported incidents of discrimination in any form towards employees, customers, or partners within the Company.

[GRI 3-3, 406-1]

Women's Community

To support gender equality, the Association of Wives of Employees and Female Employees of the Railway (PIKKA) was established as a platform to enhance the skills and leadership of female stakeholders. The appointment of the central PIKKA management was made through the Decree of the Chairperson of the Association of Wives of Employees and Female Employees of the Railway Number 003/PIKKA-P/SKEP/I/2023 concerning the Appointment of Central PIKKA Management. The Company believes that equal rights and opportunities for women will have



yang berkelanjutan bagi persepsi dan keputusan bisnis Perseroan. Kami menjadi *Best Workplaces for Women 2023 in Preventing Sexual Harassment* kategori *Transportation Industry* pada acara *Indonesian Best Workplace for Woman Awards 2023* oleh HerStory Indonesia

Keselamatan dan Kesehatan Kerja [GRI 3-3, 403]

Keselamatan dan kesehatan kerja merupakan prioritas utama dalam industri perkeretaapian karena tingginya risiko kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan cedera serius atau kematian. Lingkungan kerja yang aman dan sehat tidak hanya melindungi karyawan, tetapi juga meningkatkan produktivitas dan moral kerja. KAI memiliki komitmen yang kuat untuk senantiasa menjaga serta meningkatkan kualitas keselamatan dan kesehatan kerja bagi seluruh (100%) pekerja baik tetap maupun mitra. KAI menerapkan standarisasi yang menjamin terpenuhinya keselamatan, kesehatan, dan keamanan di lingkungan kerja sesuai Standar Operasional Perusahaan (SOP). Hal tersebut tercermin melalui penerapan program *promotive* dan *preventive* kepada pekerja berupa *medical check up* tahunan, pemeriksaan kebugaran pekerja, pemeriksaan awak sarana perkeretaapian sebelum berdinan, dan sosialisasi isu penyakit dan/atau kesehatan untuk pekerja dan keluarga pekerja, serta penerapan protokol kesehatan yang ketat, baik bagi pekerja maupun penumpang, sebagai upaya KAI dalam mencegah penyebaran penyakit menular di area operasional. [GRI 403-8]

Sebagai wujud komitmen dalam meningkatkan kesehatan pekerja, KAI memiliki fasilitas kesehatan berupa Klinik Mediska yang memberikan layanan kesehatan bagi pekerja, keluarga pekerja, dan masyarakat. Pemberian fasilitas kesehatan tersebut diatur melalui Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.A/KL.104/I/1/KA-2019 tentang Standardisasi Minimum Fasilitas Klinik Mediska. Per 31 Desember 2023, terdapat 54 Klinik Mediska yang dikelola KAI yang tersebar di seluruh wilayah operasional KAI. Di samping itu, KAI memberikan jaminan kesehatan bagi pekerja, keluarga pekerja, hingga calon pekerja, yang diatur melalui Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KH.405/XI/1/KA-2020 tentang Jaminan Kesehatan. Dengan mengacu pada Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KI.103/I/1/KA-2021 tanggal 19 Januari 2021 Tentang Standar Stasiun, setiap stasiun memiliki Fasilitas Pos Kesehatan atau P3K untuk penanganan pertama pada kecelakaan dan insiden gawat darurat yang terjadi pada penumpang maupun pekerja selama 24 jam. [GRI 403-3]

Seluruh aktivitas pelayanan kesehatan kerja KAI dilaksanakan di bawah tanggung jawab Vice President Health, sebagai unit khusus yang memastikan layanan kesehatan kerja dilaksanakan secara optimal, yaitu dengan perencanaan dan koordinasi pelaksanaan kebijakan yang baik, melalui penyusunan norma serta standar acuan, penetapan serta penerapan prosedur, hingga pemberian bimbingan serta supervisi bagi pihak pelaksana. KAI secara berkala melakukan penanganan

a sustainable impact on the Company's business perceptions and decisions. We were awarded Best Workplaces for Women 2023 in Preventing Sexual Harassment in the Transportation Industry category at the Indonesian Best Workplace for Woman Awards 2023 by HerStory Indonesia.

Occupational Health and Safety [GRI 3-3, 403]

Occupational health and safety are top priorities in the railway industry due to the high risk of workplace accidents that can cause serious injury or death. A safe and healthy work environment not only protects employees but also enhances productivity and morale. KAI is strongly committed to continuously maintaining and improving the quality of occupational health and safety for all (100%) employees, both permanent and partners. KAI implements standards that ensure the fulfillment of safety, health, and security in the work environment according to the Company's Standard Operating Procedures (SOP). This is reflected through the implementation of promotive and preventive programs for workers, such as annual medical check-ups, fitness checks for workers, pre-service examinations for railway personnel, and socialization related to disease and/or health issues for workers and their families, as well as the strict implementation of health protocols for both employees and passengers to prevent the spread of infectious diseases in operational areas. [GRI 403-8]

As a commitment to improving employee health, KAI has health facilities in the form of Mediska Clinics that provide health services for employees, their families, and the community. The provision of these health facilities is regulated through the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.A/KL.104/I/1/KA-2019 concerning Minimum Standardization of Mediska Clinic Facilities. As of December 31, 2023, there are 54 Mediska Clinics managed by KAI spread across all KAI operational areas. In addition, KAI provides health insurance for employees, their families, and prospective employees, which is regulated through the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.U/KH.405/XI/1/KA-2020 concerning Health Insurance. Referring to the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.U/KI.103/I/1/KA-2021 dated January 19, 2021, concerning Station Standards, each station has a Health Post or First Aid (P3K) facility for first aid in accidents and emergency incidents that occur to passengers or employees 24 hours a day. [GRI 403-3]

All occupational health services activities at KAI are carried out under the responsibility of the Vice President of Health, as a special unit that ensures occupational health services are optimally implemented, through good policy planning and coordination, the establishment of norms and reference standards, the determination and implementation of procedures, and the provision of guidance and supervision for the implementing parties. KAI periodically conducts systematic, directed, and

yang sistematis, terarah, dan terukur terhadap kejadian luar biasa seperti adanya ancaman kesehatan akibat penyakit menular, wabah, epidemi, dan/atau pandemi dengan cara membuat perencanaan, berkoordinasi dan berkolaborasi dengan pihak terkait, serta memantau dan melakukan evaluasi.

Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja [GRI 403-1]

Sejak tahun 2020, KAI menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) yang mengacu pada:

- Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja; dan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian. Sesuai dengan Peraturan Direksi Nomor PER.U/KS.102/III/1/KA-2020, SMKP wajib diterapkan secara berkelanjutan pada setiap satuan organisasi di Kantor Pusat dan Daerah. Ruang lingkup penerapan SMKP meliputi keselamatan perkeretaapian serta keselamatan dan kesehatan kerja yang berlaku di seluruh lini bisnis KAI. Untuk mengevaluasi penerapan SMKP, KAI melakukan audit internal SMKP sesuai Peraturan Direksi Nomor PER.S/KS.102/IV/32/KA-2020 tentang Prosedur Audit Internal dalam Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian yang telah dilakukan oleh Direktorat Keselamatan dan Keamanan pada tahun 2023.

Di samping itu, KAI memastikan sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang dimiliki telah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012. Untuk tahun 2023, terdapat 3 (tiga) Balai Yasa yang telah mendapatkan bendera emas dalam pencapaian penerapan SMK3 dari Kementerian Ketenagakerjaan.

KAI juga menerapkan serta mendapat sertifikasi ISO 45001 (Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan kerja) di 3 (tiga) lokasi. KAI juga memastikan SMKP telah diterapkan secara inklusif, yaitu dengan melibatkan perwakilan pekerja sebagai bagian dari panitia pengelola SMKP.

KAI mendapat 4 penghargaan dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja sebagai berikut pada *The Health, Safety, and Environment (HSE) Indonesia Award 2023* yang diselenggarakan oleh Majalah HSE :

- The Best Project Concerned HSE 2023 (Transportation Service)*
- The Greatest Champion of HSE Excellence of The Year 2023 (Transportation Service)*
- The Best CEO for HSE Corporate Excellence of The Year 2023 (Transportation Service)*
- The Best HSE Director of The Year 2023 (Transportation Service)*

measurable handling of extraordinary events such as health threats due to infectious diseases, outbreaks, epidemics, and/or pandemics by planning, coordinating, and collaborating with related parties, as well as monitoring and evaluating.

Occupational Health and Safety Management System [GRI 403-1]

Since 2020, KAI has implemented the Railway Safety Management System (SMKP) which refers to:

- Government Regulation Number 50 of 2012 concerning the Implementation of Occupational Health and Safety Management Systems; and
- Minister of Transportation Regulation Number PM 69 of 2018 concerning the Railway Safety Management System. In accordance with the Director's Regulation Number PER.U/KS.102/III/1/KA-2020, SMKP must be continuously implemented in every organizational unit at the Head Office and Regional Offices. The scope of SMKP implementation includes railway safety as well as occupational health and safety applicable across all KAI business lines. To evaluate the implementation of SMKP, KAI conducts internal SMKP audits in accordance with the Director's Regulation Number PER.S/KS.102/IV/32/KA-2020 concerning Internal Audit Procedures in the Railway Safety Management System, which was carried out by the Directorate of Safety and Security in 2023.

Additionally, KAI ensures that the Occupational Health and Safety Management System certification complies with Government Regulation Number 50 of 2012. For the year 2023, three Balai Yasa have received gold flags for achieving SMK3 implementation from the Ministry of Manpower.

KAI also implements and has received ISO 45001 (Occupational Health and Safety Management System) certification at three locations. KAI ensures that SMKP is implemented inclusively, involving employee representatives as part of the SMKP management committee.

KAI received four awards in the field of occupational health and safety at the Health, Safety, and Environment (HSE) Indonesia Award 2023 organized by HSE Magazine:

- The Best Project Concerned HSE 2023 (Transportation Service)*
- The Greatest Champion of HSE Excellence of The Year 2023 (Transportation Service)*
- The Best CEO for HSE Corporate Excellence of The Year 2023 (Transportation Service)*
- The Best HSE Director of The Year 2023 (Transportation Service)*



Penghargaan tersebut diberikan untuk mengapresiasi penerapan aspek keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dengan baik dan benar serta berkelanjutan dalam rangka mendukung kemajuan K3 nasional.

Selain penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian, Perusahaan juga telah menerapkan Sistem Manajemen Lingkungan yang mengacu pada ISO 14001:2015 dimana di dalamnya memasukkan isu eksternal terkait lingkungan yang ada di sekitar Perusahaan mulai tahun 2019 secara bertahap pada Unit Pelaksana Teknis di daerah, yaitu :

1. Sertifikasi ISO 14001:2015 melalui Badan Sertifikasi Sucofindo di Balai Yasa Mekanik Cirebonprujakan pada Tahun 2019.
2. Sertifikasi ISO 14001:2015 melalui Badan Sertifikasi Sucofindo di Balai Yasa Yogyakarta pada Tahun 2020.
3. Sertifikasi ISO 14001:2015 melalui Badan Sertifikasi Sucofindo di Dipo Lokomotif pada Taf Cirebon Tahun 2022.
4. Sertifikasi ISO 14001:2015 melalui Badan Sertifikasi Sucofindo di Balai Yasa Tegal pada Tahun 2023

Serta selanjutnya KAI akan bertahap untuk implementasi maupun sertifikasi ISO 14001:2015 di UPT lainnya sebagai bentuk komitmen manajemen dalam perlindungan lingkungan hidup.

Penanggulangan Keadaan Darurat dan Kecelakaan Besar pada Lingkungan Kerja

KAI menerapkan kebijakan penanggulangan keadaan darurat dan kecelakaan besar yang terjadi di lingkungan kerja. Penanganan awal pada kejadian kecelakaan mengacu pada Instruksi Direksi Nomor 13/KP.501/KA-2012 tentang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero). Secara spesifik, kebijakan P3K di lingkungan KAI telah mengatur hal-hal terkait (1) petugas P3K di tempat kerja serta (2) fasilitas P3K di tempat kerja, mencakup persyaratan ruang dan kotak P3K.

Penanganan keadaan darurat dan kecelakaan besar di KAI dilaksanakan sesuai dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015 tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa dan Dalam Perjalanan Kereta Api serta Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KT.204/XII/1/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Tanggap Darurat Gangguan Operasional Kereta Api. Lebih dari itu, sebagai bagian dari penanggulangan keadaan darurat dan kecelakaan besar pada lingkungan kerja, KAI menerapkan upaya pencegahan dan penanggulangan kebakaran di Balai Yasa Sarana, Balai Yasa Prasarana, Dipo Sarana, Dipo Prasarana, dan Stasiun berdasarkan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/ KS.101/XII/2/KA-2016.

These awards were given to appreciate the proper and sustainable implementation of occupational health and safety (K3) aspects in support of national K3 advancement.

In addition to the implementation of the Railway Safety Management System, the Company has also implemented an Environmental Management System that refers to ISO 14001:2015, which includes external issues related to social issues around the Company starting in 2019 gradually at Technical Implementation Units in the regions, namely:

1. ISO 14001:2015 certification through Sucofindo Certification at Balai Yasa Mekanik Cirebon Prujakan in 2019,
2. ISO 14001:2015 certification through Sucofindo Certification at Balai Yasa Yogyakarta in 2020,
3. ISO 14001:2015 certification through Sucofindo Certification at Dipo Lokomotif Cirebon in 2022, and
4. ISO 14001:2015 certification through Sucofindo Certification at Balai Yasa Tegal in 2023.

Furthermore, KAI gradually implement and certify ISO 14001:2015 at other UPTs as a form of management's commitment to environmental protection.

Emergency and Major Accident Response in the Workplace

KAI implements policies for responding to emergencies and major accidents that occur in the workplace. Initial handling of accident incidents refers to the Director's Instruction Number 13/KP.501/KA-2012 concerning First Aid in Accidents (P3K) in the Workplace of PT Kereta Api Indonesia (Persero). Specifically, the P3K policy in the KAI environment regulates matters related to (1) P3K officers in the workplace and (2) P3K facilities in the workplace, including the requirements for P3K rooms and kits.

Emergency and major accident response at KAI is carried out in accordance with the Director's Decree of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015 concerning Standard Operating Procedures for Emergency Handling in Station Areas, Depots, Balai Yasa, and During Train Journeys, as well as the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.U/KT.204/XII/1/KA-2018 concerning Standard Operating Procedures for Emergency Response to Train Operational Disruptions. Furthermore, as part of the emergency and major accident response in the workplace, KAI implements fire prevention and response efforts at Balai Yasa Sarana, Balai Yasa Prasarana, Dipo Sarana, Dipo Prasarana, and Stations based on the Director's Decree of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number KEP.U/KS.101/XII/2/KA-2016.

Induksi Keselamatan kepada Pihak Internal maupun Eksternal

KAI menerapkan induksi keselamatan sebagai kegiatan untuk mengkomunikasikan informasi Keselamatan Perkeretaapian serta Keselamatan dan Kesehatan Kerja kepada seluruh SDM, tamu, kontraktor, pengguna jasa, pemasok, dan pemangku kepentingan lain. Penerapan induksi keselamatan tersebut diatur melalui Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER-S/KS.102/IV/26/KA-2020 tentang Prosedur Induksi Keselamatan dalam Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian.

Sesuai prosedur induksi keselamatan tersebut, materi yang diberikan pada kegiatan induksi mencakup hal-hal sebagai berikut:

- Kebijakan keselamatan perkeretaapian serta keselamatan dan kesehatan kerja Perusahaan;
- Bahaya dan insiden yang mungkin ditimbulkan dari kegiatan operasional perkeretaapian dan proses kerja SDM KAI;
- Peran dan tanggung jawab SDM KAI, tamu, kontraktor, pengguna jasa, pemasok, dan pemangku kepentingan lainnya di dalam menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian dan mengendalikan bahaya;
- Persyaratan keselamatan perkeretaapian serta keselamatan dan kesehatan kerja yang harus dipatuhi oleh SDM KAI, tamu, kontraktor, pengguna jasa, pemasok, dan pemangku kepentingan lainnya, seperti tanda/rambu yang harus dipatuhi, alat pelindung diri yang harus dikenakan, area kerja yang tidak boleh dimasuki, dan lain-lain;
- Cara melaporkan jika ada bahaya, tindakan tidak aman, kondisi tidak aman, insiden dan/atau keadaan darurat;
- Prosedur atau rencana tanggap darurat, seperti cara menyelamatkan diri, sarana jalan keluar dan evakuasi, titik kumpul dalam keadaan darurat, jenis alarm yang perlu diketahui (*audible* dan/atau *visual*), instruksi yang harus dipatuhi, serta apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan ketika terjadi keadaan darurat;
- Fasilitas yang disediakan oleh Perusahaan serta lokasinya, seperti kamar mandi, ruang ibu menyusui, kotak P3K, klinik atau layanan kesehatan, sistem deteksi dan alarm kebakaran, alat pemadam api ringan, fasilitas ibadah, dan fasilitas lain yang dianggap perlu untuk diketahui; dan
- Imbauan penyampaian saran, umpan balik, dan keluhan mengenai keselamatan perkeretaapian serta keselamatan dan kesehatan kerja.

Pengungkapan Praktik Pelanggaran Ketentuan Ketenagakerjaan pada Karyawan pada Pihak Pemasok

KAI melakukan identifikasi terhadap praktik pelanggaran ketentuan ketenagakerjaan pada karyawan pihak pemasok yang digunakan pada 2023. Berdasarkan hasil identifikasi tersebut, tidak ditemukan adanya praktik pelanggaran terhadap ketentuan ketenagakerjaan yang dilakukan pihak pemasok atau mitra kerja KAI.

Safety Induction for Internal and External Parties

KAI implements safety induction as an activity to communicate Railway Safety and Occupational Health and Safety information to all human resources, guests, contractors, service users, suppliers, and other stakeholders. The implementation of this safety induction is regulated through the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER-S/KS.102/IV/26/KA-2020 concerning Safety Induction Procedures in the Railway Safety Management System.

According to these safety induction procedures, the material provided in the induction activities includes the following:

- The Company's railway safety and occupational health and safety policies;
- Hazards and incidents that may arise from railway operational activities and the work processes of KAI's human resources;
- The roles and responsibilities of KAI's human resources, guests, contractors, service users, suppliers, and other stakeholders in implementing the Railway Safety Management System and controlling hazards;
- Railway safety and occupational health and safety requirements that must be adhered to by KAI's human resources, guests, contractors, service users, suppliers, and other stakeholders, such as signs that must be followed, personal protective equipment that must be worn, work areas that must not be entered, and others;
- How to report hazards, unsafe actions, unsafe conditions, incidents, and/or emergencies;
- Emergency procedures or plans, such as how to evacuate, exit routes and evacuation, emergency assembly points, types of alarms to be recognized (*audible* and/or *visual*), instructions to be followed, and what to do and not to do during an emergency;
- Facilities provided by the Company and their locations, such as bathrooms, nursing rooms, first aid kits, clinics or health services, fire detection and alarm systems, fire extinguishers, places of worship, and other facilities deemed necessary to be known; and
- Encouragement to provide suggestions, feedback, and complaints regarding railway safety and occupational health and safety.

Disclosure of Labor Regulation Violations by Supplier Employees

KAI identified practices of labor regulation violations among supplier employees used in 2023. Based on the results of this identification, no violations of labor regulations were found to have been committed by KAI's suppliers or partners.



Daftar Pihak Pemasok Berdasarkan Klasifikasi Tingkat

Sampai dengan 2023, KAI belum melakukan klasifikasi terhadap pihak pemasok berdasarkan tingkat risiko pekerjaan. Dengan demikian, informasi mengenai daftar pihak pemasok berdasarkan klasifikasi tersebut tidak tersedia untuk diungkapkan pada bagian ini.

Pengidentifikasian Bahaya, Penilaian Risiko, dan Investigasi Insiden [GRI 403-2]

KAI menerapkan proses Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko Keselamatan (IBPR) sebagai upaya preventif untuk memitigasi risiko kecelakaan kereta api, kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja dan pencemaran lingkungan hidup. Seluruh Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) di tingkat Daerah diwajibkan melakukan proses IBPR, untuk selanjutnya diperiksa oleh *Quality Controller* sebelum disetujui oleh Manajer unit terkait. Penerapan IBPR ini telah dilaksanakan sesuai ketentuan yang ada dalam SMK. P.

Secara lebih lanjut, bahaya yang telah diidentifikasi kemudian dinilai risikonya dan ditetapkan jenis pengendalian risikonya berdasarkan hierarki pengendalian risiko keselamatan, yang mencakup eliminasi, substitusi, rekayasa teknik, administrasi, dan alat pelindung diri. IBPR yang telah disetujui oleh *Manager* atau *Senior Manager* unit terkait akan dibahas di dalam Rapat Komite Keselamatan Tingkat Daerah yang dilaksanakan secara rutin setiap bulan, yang hasilnya dikirim kepada Direktorat Keselamatan dan Keamanan.

Unit *Safety* Kantor Pusat secara berkala melakukan evaluasi terkait dengan pelaksanaan proses IBPR yang berjalan di KAI. Melalui evaluasi tersebut, diambil keputusan-keputusan strategis yang dapat digunakan dalam upaya mitigasi risiko keselamatan ataupun perbaikan terhadap pelaksanaan proses BPR yang sedang berlangsung. Setiap tahunnya, Unit *Safety* menyelenggarakan kegiatan sosialisasi, lokakarya, serta mendistribusikan materi IBPR di dalam pelatihan internal. Hal tersebut dilakukan sebagai upaya terus-menerus dalam meningkatkan kesadaran, pemahaman, dan kompetensi pekerja KAI terkait penerapan proses IBPR.

Selain upaya preventif melalui proses IBPR, Perseroan juga memfasilitasi pelaporan bahaya sebagai upaya korektif untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Pelaporan bahaya tersebut difasilitasi melalui aplikasi *Safety Railway Information* (SRI), yang dapat diakses oleh seluruh pekerja. Untuk mengakomodir pelapor yang tidak memiliki akses ke aplikasi *Safety Railway Information* maka disediakan media pelaporan melalui *WhatsApp Center Safety Railway Information* yang nantinya akan diteruskan ke aplikasi SRI. KAI menerapkan kebijakan untuk menjaga kerahasiaan identitas pelapor dan memberi jaminan bahwa tidak terdapat hukuman atau sanksi apa pun yang akan dikenakan bagi pelapor, berdasarkan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/KK.301/XII/1/KA-2016.

List of Suppliers Based on Job Risk Classification

As of 2023, KAI has not classified suppliers based on job risk levels. Therefore, information regarding the list of suppliers based on this classification is not available to be disclosed in this section.

Hazard Identification, Risk Assessment, and Incident Investigation [GRI 403-2]

KAI implements the Hazard Identification, Risk Assessment, and Safety Risk Control (IBPR) process as a preventive measure to mitigate the risks of train accidents, workplace accidents, occupational diseases, and environmental pollution. All Heads of Technical Implementation Units (UPT) at the regional level are required to carry out the IBPR process, which is then reviewed by the Quality Controller before being approved by the relevant unit Manager. The implementation of IBPR is carried out in accordance with the provisions in the SMK. P.

Furthermore, identified hazards are assessed for their risks and the type of risk control is determined based on the safety risk control hierarchy, which includes elimination, substitution, engineering controls, administrative controls, and personal protective equipment. IBPRs approved by the Manager or Senior Manager of the relevant unit are discussed in the Regional Safety Committee Meetings held monthly, with the results sent to the Directorate of Safety and Security.

The Central Office Safety Unit periodically evaluates the implementation of the IBPR process at KAI. Through these evaluations, strategic decisions are made that can be used in safety risk mitigation efforts or improvements to the ongoing IBPR process. Each year, the Safety Unit conducts socialization activities, workshops, and distributes IBPR materials in internal training. This is done as a continuous effort to increase awareness, understanding, and competence of KAI employees regarding the implementation of the IBPR process.

In addition to preventive efforts through the IBPR process, the Company also facilitates hazard reporting as a corrective measure to prevent accidents. Hazard reporting is facilitated through the Safety Railway Information (SRI) application, which can be accessed by all employees. For reporters who do not have access to the Safety Railway Information application, a reporting medium is provided through the Safety Railway Information *Whatsapp Center*, which will then be forwarded to the SRI application. KAI implements a policy to maintain the confidentiality of the reporter's identity and guarantees that no punishment or sanctions will be imposed on the reporter, based on the Director's Decree of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number KEP.U/KK.301/XII/1/KA-2016.

Apabila terjadi insiden yang membahayakan keselamatan, Direktur Keselamatan dan Keamanan akan segera menetapkan tim khusus yang ditugaskan untuk melakukan proses investigasi terhadap insiden tersebut. Tim Investigasi tersebut kemudian akan segera menuju lokasi kejadian untuk melaksanakan rangkaian proses investigasi meliputi pengumpulan bukti/data lapangan, pengumpulan keterangan saksi, pengolahan dan analisis data, penyusunan laporan hasil investigasi mencakup hasil kesimpulan penyebab terjadinya insiden, hingga penyusunan rekomendasi perbaikan dan pencegahan.

Dalam penerapan proses investigasi insiden kecelakaan kereta api, KAI menggunakan metode ORILIO (*Organisational Influences, Operational Risk Control, Local Factors, Individual Actions and Occurrence Events*). Adapun, terhadap insiden kecelakaan kerja, KAI menerapkan pendekatan SCAT (*Systematic Cause Analysis Techniques*).

Setelah seluruh proses investigasi selesai, Direktur Keselamatan dan Keamanan akan menyampaikan laporan hasil investigasi kepada seluruh pihak terkait. Selanjutnya, Unit Safety akan melakukan proses monitoring terhadap pelaksanaan *safety action* berdasarkan rekomendasi tindakan perbaikan dan pencegahan yang dihasilkan dari laporan hasil investigasi.

Layanan Kesehatan [GRI 403-3, 403-6]

Dalam melaksanakan kegiatan operasionalnya, KAI memberikan layanan kesehatan kerja yang dapat diakses oleh seluruh pekerja. KAI menyediakan fasilitas kesehatan melalui Klinik Mediska, yang dapat dimanfaatkan oleh pekerja, keluarga pekerja, hingga masyarakat. Klinik Mediska merupakan fasilitas pelayanan kesehatan milik KAI. Penyediaan layanan kesehatan kerja tersebut diatur berdasarkan Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.A/KL.104/I/1/KA-2019 tanggal 8 Januari 2019 tentang Standardisasi Minimum Fasilitas Klinik Mediska.

KAI juga melakukan pemeriksaan kesehatan pekerja secara rutin melalui program *medical check-up* tahunan, dan pemeriksaan Kesehatan pekerja sebelum berdinis kepada awak sarana perkeretaapian di Pos Pemeriksaan Kesehatan (POSRIKKES).

Kecelakaan Kerja dan Langkah Pencegahan Insiden Kematian [GRI 403-9, 403-10]

KAI melakukan investigasi dan pendataan terhadap insiden kecelakaan kerja secara berkala, sebagai upaya berkesinambungan dalam meminimalisasi adanya risiko kerja berkenaan dengan aktivitas operasi Perseroan. Sebagai upaya preventif dalam memitigasi risiko kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, serta insiden kematian di tempat kerja, KAI menerapkan proses Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko Keselamatan (IBPR). Selain itu, KAI juga menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian dengan memastikan keandalan peralatan kerja serta memberikan pelatihan K3 kepada pekerja secara berkala, sebagai upaya sistematis pencegahan insiden penyakit,

If a safety-threatening incident occurs, the Managing Director of Safety and Security will immediately establish a special team assigned to conduct an investigation into the incident. The Investigation Team will then promptly go to the incident location to carry out a series of investigation processes, including collecting evidence/field data, gathering witness statements, processing and analyzing data, preparing an investigation report that includes conclusions on the causes of the incident, and preparing recommendations for improvements and prevention.

In the implementation of train accident incident investigations, KAI uses the ORILIO method (*Organizational Influences, Operational Risk Control, Local Factors, Individual Actions, and Occurrence Events*). For workplace accident incidents, KAI applies the SCAT (*Systematic Cause Analysis Techniques*) approach.

After the entire investigation process is completed, the Managing Director of Safety and Security will present the investigation report to all relevant parties. Subsequently, the Safety Unit will monitor the implementation of safety actions based on the corrective and preventive action recommendations resulting from the investigation report.

Health Services [GRI 403-3, 403-6]

In carrying out its operational activities, KAI provides occupational health services that can be accessed by all employees. KAI offers health facilities through Mediska Clinics, which can be utilized by employees, their families, and the community. Mediska Clinics are health service facilities owned by KAI. The provision of these occupational health services is regulated by the Director's Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.A/KL.104/I/1/KA-2019 dated January 8, 2019, concerning Minimum Standardization of Mediska Clinic Facilities.

KAI also conducts routine health checks for workers through an annual medical check-up program and pre-service health examinations for railway personnel at Health Examination Posts (POSRIKKES).

Work Accidents and Incident Prevention Measures [GRI 403-9, 403-10]

KAI conducts regular investigations and documentation of work accidents as a continuous effort to minimize work-related risks associated with the Company's operational activities. As a preventive measure to mitigate the risks of work accidents, occupational diseases, and fatalities in the workplace, KAI implements the Hazard Identification, Risk Assessment, and Safety Risk Control (IBPR) process. Additionally, KAI applies the Railway Safety Management System by ensuring the reliability of work equipment and providing regular occupational health and safety (K3) training to employees as a systematic effort to prevent incidents of disease, accidents, and fatalities in the workplace.



kecelakaan hingga kematian di tempat kerja.

Kami memperhatikan seluruh prosedur operasional kami untuk menjamin keamanan dan keselamatan kepada seluruh pekerja baik pekerja KAI maupun pekerja mitra usaha kami. Namun, pada 2023 kecelakaan kerja hingga kematian pekerja internal KAI masih terjadi. Kejadian ini sangat kami sesali dan akan menjadi evaluasi sistem dan prosedur kami untuk kedepannya. Rekapitulasi disajikan pada tabel berikut :

Rekapitulasi Kecelakaan Kerja

Uraian Description	Satuan / Unit	2023	2022	2021
Kecelakaan Kerja / Work Accidents	Orang / Person(s)	11	7	6
Kematian / Fatality	Orang / Person(s)	2	0	2
Jumlah jam kerja aman* / Safe working hours	Jam / Hours	5.677.549	8.888.040	13.007.280
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) Pekerja Organik / Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) for Organic Workers	LTIFR	0,14	0,12	0,09
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) Outsource	LTIFR	0,29	0,00	0,10

*) Disajikan kembali

**) Perhitungan jam kerja aman dilakukan terhadap hari kerja yang bebas dari kejadian kecelakaan kerja setiap tahun. Apabila terjadi kecelakaan kerja pada tahun berjalan, maka perhitungan jam kerja aman di reset dari tanggal kejadian kecelakaan terakhir hingga tanggal akhir tahun berjalan. Hasil yang disampaikan dalam tabel diatas adalah perhitungan rata-rata jam kerja aman dalam tiap tahunnya. Jumlah jam kerja aman dipengaruhi oleh kondisi pandemi yang terjadi di tahun 2021-2022 dimana operasional KA menjadi lebih sedikit dibandingkan di tahun 2023, serta pada tahun 2023 juga mulai ada penambahan jumlah pekerja dibandingkan tahun sebelumnya.

We pay close attention to all our operational procedures to ensure the safety and security of all workers, including KAI employees and our business partners' employees. However, in 2023 work accidents and deaths of KAI internal employees still occurred. We deeply regret this incident and will evaluate our systems and procedures for the future. The recapitulation is presented in the following table:

Recapitulation of Work Accidents

*) Restated

**) The calculation of safe working hours is based on workdays free from work accidents each year. If a work accident occurs during the year, the calculation of safe working hours is reset from the date of the last accident until the end of the current year. The results presented in the table above are the average calculation of safe working hours each year. The number of safe working hours was influenced by the pandemic conditions in 2021-2022, where train operations were reduced compared to 2023. Additionally, in 2023, there was an increase in the number of employees compared to the previous year.

Partisipasi, Konsultasi, dan Komunikasi pekerja Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja [GRI 403-4]

KAI memiliki komite khusus yang bertugas memberikan saran dan pertimbangan mengenai keselamatan perkeretaapian, keselamatan dan kesehatan kerja serta keamanan KAI di Daerah Operasi (Daop), Divisi Regional (Divre) dan Balai Yasa, yaitu Komite Keselamatan. Komite Keselamatan melaksanakan pertemuan secara berkala setiap bulan untuk membahas permasalahan terkait keselamatan dan keamanan pada wilayah-wilayah tersebut. Permasalahan yang tidak dapat diputuskan pada tingkat Komite Keselamatan Daop, Divre, dan Balai Yasa akan disampaikan kepada *Safety Action Group* (SAG) di Kantor Pusat untuk selanjutnya dilakukan pembahasan pada Rapat SAG.

Pelatihan pekerja Mengenai Keselamatan dan Kesehatan Kerja [GRI 403-5]

KAI mengupayakan peningkatan kualitas Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan memberikan pelatihan internal dan pelatihan sertifikasi khusus bekerja sama dengan Lembaga Pelatihan eksternal bagi pekerja. Pada pelatihan internal, KAI memberikan materi K3 sebagai materi wajib yang harus dikuasai pada penyelenggaraan pelatihan di *Training Center* KAI. Untuk pelatihan

Employee Participation, Consultation, and Communication on Occupational Health and Safety [GRI 403-4]

KAI has a special committee responsible for providing advice and considerations regarding railway safety, occupational health and safety, and security at the Operational Areas (Daop), Regional Divisions (Divre), and Balai Yasa, known as the Safety Committee. The Safety Committee holds regular monthly meetings with employees to discuss issues related to safety and security in these areas. Issues that cannot be resolved at the Daop, Divre, and Balai Yasa Safety Committee level will be forwarded to the Safety Action Group (SAG) at the Head Office for further discussion at the SAG Meeting.

Employee Training on Occupational Health and Safety [GRI 403-5]

KAI strives to improve the quality of Occupational Health and Safety (K3) by providing internal training and specialized certification training in collaboration with external training institutions for employees. In internal training, KAI includes K3 material as mandatory content that must be mastered during training sessions at the KAI Training Center. For specialized certification training,

sertifikasi khusus, KAI bekerja sama dengan Lembaga Pelatihan/ Sertifikasi eksternal yang sudah mendapatkan penunjukan dari Kementerian Ketenagakerjaan, Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP), dan lainnya sesuai kebutuhan. Daftar pelatihan K3 yang diberikan pada tahun 2023 dapat dilihat pada tabel berikut:

KAI collaborates with external training institutions that have been appointed by the Ministry of Manpower, the National Professional Certification Agency (BNSP), and others according to specific hazard risks. The list of K3 training provided in 2023 can be seen in the following table:

Tabel Pelatihan K3 bagi pekerja

K3 Training Table for Employees

No	Tanggal Sosialisasi Dates	Tempat Media	Jumlah Peserta Amount of Participant (Person(s))
1	20 Januari 2023 January 20, 2023	Campaign K3 Januari "Budayakan Diskusi dan Partisipasi Aktif untuk Meningkatkan Keselamatan" (Via e-mail dan grup WhatsApp) / January K3 Campaign "Cultivate Discussion and Active Participation to Improve Safety" (Via e-mail and WhatsApp group)	30.419
2	18 Januari 2023 January 18, 2023	Safety Talk Januari Unit Operasi dan Safety Briefing (Via grup WhatsApp) / Safety Talk January Unit Operations and Safety Briefing (Via WhatsApp group)	10.500
3	08 Februari 2023 February 08, 2023	Rangkaian Peringatan Bulan K3 Nasional, Apel Peringatan Bulan K3, Lomba Penerapan K3L di halaman Kantor Pusat dan Kantor Daop/Divre dan safety campaign melalui spanduk, e-mail dan grup WhatsApp) / Series of National K3 Month Commemorations, K3 Month Commemoration Calls, K3L Implementation Competitions at the Head Office and Daop/Division Offices and safety campaigns via banners, e-mail and WhatsApp groups)	30.419
4	09 Februari 2023 February 09, 2023	Safety Talk "Pengelolaan Air Limbah Domestik" (Via grup WhatsApp) / Safety Talk "Domestic Wastewater Management" (Via WhatsApp group)	10.500
5	17 Februari 2023 February 17, 2023	Webinar Safety Series Februari "Peran Aktif Pekerja dalam Peningkatan Budaya Keselamatan Daring" melalui Zoom / February Safety Series Webinar "Employees' Active Role in Improving Online Safety Culture" via Zoom	30.419
6	09 Maret 2023 March 09, 2023	Safety Campaign "Aksi Peduli Terhadap Lingkungan" (Via e-mail dan grup WhatsApp) / Safety Campaign "Action to Care for the Environment" (Via e-mail and WhatsApp group)	30.419
7	14 Maret 2023 March 14, 2023	Sharing knowledge Lingkungan/Sustainability pada Pelatihan ERM for non ERM secara Luring / Sharing Environmental/Sustainability knowledge in Offline ERM for non-ERM Training	30
8	24 Maret 2023 March 24, 2023	Webinar Safety Series "Program Penanganan Kedaruratan Angkutan B3/Limbah B3" (Via Zoom) / Safety Series Webinar "Emergency Handling Program for B3 Transport/B3 Waste" (Via Zoom)	30.419
9	27 Maret 2023 March 27, 2023	Safety Talk Maret Unit Operasi dan JJ – Kebakaran (Via grup WhatsApp) / Safety Talk March Operation Unit and JJ – Fire (Via WhatsApp group)	10.500
10	31 Maret 2023 March 31, 2023	Campaign K3 Maret "Kenali Faktor Penyebab Kebakaran" (Via e-mail dan grup WhatsApp) / March K3 Campaign "Recognize the Factors that Cause Fire" (Via e-mail and WhatsApp group)	30.419
11	06 April 2023 April 06, 2023	Talkshow K3L April "Tantangan & Strategi Implementasi K3 & Pengelolaan Lingkungan Hidup" di Ruang Integritas Kantor Pusat dan via Zoom / April K3L Talkshow "Challenges & Strategies for K3 Implementation and Environmental Management" in the Head Office Integrity Room and via Zoom	30.419



No	Tanggal Sosialisasi Dates	Tempat Media	Jumlah Peserta Amount of Participant (Person(s))
12	13 April 2023 April 13, 2023	Safety Talk "Pengelolaan Sampah melalui Bank Sampah" (Via grup WhatsApp) / Safety Talk "Waste Management through Waste Banks" (Via WhatsApp group)	10.500
13	27 April 2023 April 27, 2023	Safety Campaign "Memanfaatkan Energi Matahari sebagai Pencerayaan Alami/Sumber Energi Kerja" (Via e-mail dan grup WhatsApp) / Safety Campaign "Utilizing Solar Energy as Natural Lighting/Working Energy Source" (Via e-mail and WhatsApp group)	30.419
14	22 Mei 2023 Mei 22, 2023	Safety Talk Mei "Memahami Kondisi Tidak Aman & Tindakan Tidak Aman di Area Kerja" (Via grup WhatsApp) / Safety Talk May "Understanding Unsafe Conditions & Unsafe Actions in Work Areas" (Via WhatsApp group)	10.500
15	26 Mei 2023 May 26, 2023	Campaign K3 Mei "Keselamatan Bagian Peralatan Kerja yang Berputar" (Via e-mail dan grup WhatsApp) / May K3 Campaign "Safety of Rotating Work Equipment Parts" (Via e-mail and WhatsApp group)	30.419
16	29 Mei 2023 May 29, 2023	Webinar Safety Series "Ekonomi Sirkular dalam Pengelolaan Sampah Berkelanjutan" (Via Zoom) / Safety Series Webinar "Circular Economy in Sustainable Waste Management" (Via Zoom)	30.419
17	12 Juni 2023 June 12, 2023	Sharing knowledge Lingkungan/Sustainability pada Pelatihan ERM for non ERM (Luring) / Sharing Environmental/Sustainability knowledge in ERM for non ERM (Offline) Training	30.419
18	15 Juni 2023 June 15, 2023	Safety Talk "Solusi untuk Polusi Plastik" (Via grup WhatsApp) / Safety Talk "Solutions to Plastic Pollution" (Via WhatsApp group)	10.500
19	22 Juni 2023 June 22, 2023	Webinar Safety Series Juni - Implementasi Fire Safety Management di rumah, kantor, fasilitas umum dan alat transportasi via Zoom / June Safety Webinar Series - Implementation of Fire Safety Management in homes, offices, public facilities and means of transportation via Zoom	30.419
20	26-27 Juni 2023 June 26-27, 2023	Diklap Tanggap Darurat Tahun 2023 Daop 4 Semarang di Aula Kantor Daop 4 Semarang / 2023 Daop 4 Semarang Emergency Response Class in the Daop 4 Semarang Office Hall	20
21	03 Juli 2023 July 03, 2023	Safety Campaign "Menjaga serta Melestarikan Pohon dan Tanaman" (Via e-mail) / Safety Campaign "Guarding and Preserving Trees and Plants" (Via e-mail)	30.419
22	27 Juli 2023 July 27, 2023	Sosialisasi K3 bagi pekerja KAI Service di Ruang Rapat KAI Service dan Daring (via Zoom) / K3 socialization for KAI Service workers in the KAI Service Meeting Room and Online (via Zoom)	100
23	28 Juli 2023 July 28, 2023	Diklap Refreshing Penanganan Barang Berbahaya dan Pengelolaan Limbah Angkutan I Tahun 2023 secara Luring / Refreshing Class for Handling Dangerous Goods and Waste Management Class I 2023 Offline	30
24	28 Juli 2023 July 28, 2023	Safety Talk Juli Unit Operasi dan JJ – Pelaporan Potensi Bahaya (Via grup WhatsApp) / Safety Talk July Operation Unit and JJ – Reporting Potential Hazards (Via WhatsApp group)	10.500
25	17 Agustus 2023 August 17, 2023	Safety Talk "Dilarang Membakar Sampah" (Via grup WhatsApp) / Safety Talk "No Burning Trash" (Via WhatsApp group)	10.500
26	25 Agustus 2023 August 25, 2023	Safety Campaign "Dilarang Membakar Sampah" (Via e-mail) / Safety Campaign "No Burning Trash" (Via e-mail)	30.419
27	14–24 Agustus 2023 August 14-24, 2023	Awareness Emergency Drill "Pelaksanaan Simulasi Keadaan Darurat" di Stasiun Pasar Senen / Awareness Emergency Drill "Implementation of Emergency Simulation" at Pasar Senen Station	80

No	Tanggal Sosialisasi Dates	Tempat Media	Jumlah Peserta Amount of Participant (Person(s))
28	29 Agustus 2023 August 29, 2023	Webinar Safety Series Agustus – “Awareness K3 Bekerja di Ketinggian” secara Daring via Zoom / <i>Webinar Safety Series Agustus – “Awareness K3 Bekerja di Ketinggian” secara Daring via Zoom</i>	30.419
29	7 September 2023 September 7, 2023	Campaign K3 September “Bahaya Cuaca Panas, Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Pekerjaan di Jalur KA” (Via e-mail dan grup WhatsApp) / <i>September K3 Campaign “Dangers of Hot Weather, Efforts to Prevent Work Accidents on Railway Tracks” (Via e-mail and WhatsApp group)</i>	30.419
30	12-13 September 2023 September 12-13, 2023	Diklap Refreshing K3L Angkatan I Tahun 2023 (Zoom Meeting) / <i>K3L Refreshing Class I Year 2023 (Zoom Meeting)</i>	24
31	22 September 2023 September 22, 2023	Webinar Safety Series “Pengelolaan Air Limbah Domestik dan Limbah Proses” (Via Zoom) / <i>Safety Series Webinar “Management of Domestic Wastewater and Process Waste” (Via Zoom)</i>	30.419
32	29 September 2023 September 29, 2023	Safety Talk September Unit Operasi dan JJ “Bahaya Terjepit” (Via grup WhatsApp) / <i>Safety Talk September Operational Unit and JJ “Danger of Being Squeezed” (Via WhatsApp group)</i>	10.500
33	15 Oktober 2024 October 15, 2024	Safety Talk “Pengomposan Sampah Organik” (Via grup WhatsApp) / <i>Safety Talk “Organic Waste Composting” (Via WhatsApp group)</i>	10.500
34	27 Oktober 2023 October 27, 2024	Webinar Safety Series Oktober – Emergency Response Plan secara Daring via Zoom / <i>October Safety Series Webinar – Emergency Response Plan Online via Zoom</i>	30.419
35	31 Oktober 2023 October 31, 2023	Safety Campaign “Yuk! Hemat Air” (Via e-mail dan grup WhatsApp) / <i>Safety Campaign “Come on! Save Water” (Via e-mail and WhatsApp group)</i>	30.419
36	02 November 2023 November 02, 2023	Safety Induction pada Pelatihan Basic Development Program secara Luring / <i>Safety Induction in Offline Basic Development Program Training</i>	270
37	2-3 November 2023 November 2-3, 2023	Diklap K3L Tahun 2023 Balai Yasa Yogyakarta di Ruang CC 201 Balai Yasa Yogyakarta / <i>K3L Training in 2023 at Balai Yasa Yogyakarta in Room CC 201 Balai Yasa Yogyakarta</i>	30
38	9-10 November 2023 November 9-10, 2023	Diklap Pemadam Kebakaran Angkatan I Tahun 2023 di Stasiun Gambir Daop 1 Jakarta / <i>Class I of the 2023 Fire Brigade at Gambir Daop 1 Station, Jakarta</i>	35
39	23 November 2023 November 23, 2023	Safety Talk November “Waspada Musim Hujan” (Via grup WhatsApp) / <i>Safety Talk November “Beware of the Rainy Season” (Via WhatsApp group)</i>	10.500
40	24 November 2023 November 24, 2023	Campaign K3 November “Waspada Musim Hujan” (Via e-mail dan grup WhatsApp) / <i>November K3 Campaign “Beware of the Rainy Season” (Via e-mail and WhatsApp group)</i>	30.419
41	29 November 2023 November 29, 2023	Webinar Safety Series November “Peran CSMS (Contractor Safety Management System) Sebagai Barrier Pencegahan Kecelakaan secara Daring via Zoom / <i>November Safety Series Webinar “The Role of CSMS (Contractor Safety Management System) as a Barrier to Prevent Accidents Online via Zoom</i>	30.419
42	08 Desember 2023 December 08, 2023	Awareness K3 Desember “Simulasi Tanggap Darurat Kebakaran secara Daring via Zoom / <i>Awareness K3 December “Online Fire Emergency Response Simulation via Zoom</i>	75
43	26 Desember 2023 December 26, 2023	Safety Talk “Konservasi Energi” (Via grup WhatsApp) / <i>Safety Talk “Energy Conservation” (Via WhatsApp group)</i>	10.500
44	31 Desember 2023 December 31, 2023	Safety Campaign “Konservasi Energi” (Via e-mail dan grup WhatsApp) / <i>Safety Campaign “Energy Conservation” (Via e-mail and WhatsApp group)</i>	30.419



Tabel Sertifikasi K3 bagi Pegawai

HSE Certification Table for Employees

No	Nama Pelatihan Types of Training	Waktu Date	Jumlah Peserta Amount of Participant	Tempat Place	Instansi Penyelenggara Organizer
1	Pelatihan & Ujian Sertifikasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Tingkat Operator / <i>Training & Certification Occupational Health and Safety (OHS) Operation Level</i>	22-26 Mei 2023 <i>May 22-26, 2023</i>	20	Kantor PPSDM Migas, cepu Jawa Tengah / <i>PPSDM Migas Office, Cepu Central Java</i>	Training Non Railways (MTNC) melalui PPSDM Migas / <i>Training Non Railways (MTNC) by PPSDM Migas</i>
2	K3 Bekerja Pada Ketinggian Level 1 Angkatan I Tahun 2023 / <i>OHS Working at Heights Level 1 Batch I - 2023</i>	24-25 Juli 2023 <i>July 24-25, 2023</i>	26	Ruang Kelas BPSTL Laswi / <i>BPSTL Laswi Classroom</i>	BPSTL melalui Tim BNSP / <i>BPSTL by BNSP team</i>
3	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level I Angkatan I Tahun 2023 / <i>OHS Technician Working at Heights Level I Batch I - 2023</i>	24-26 Juli 2023 <i>July 24-26, 2023</i>	15	Ruang Kelas BPSTL Laswi / <i>BPSTL Laswi Classroom</i>	BPSTL melalui Tim BNSP / <i>BPSTL by BNSP team</i>
4	Workshop dan Dialog K3 Batch 1 Tahun 2023 / <i>OHS Workshop and Dialogue Batch 1 - 2023</i>	23-24 Agustus 2023 <i>August 23-24, 2023</i>	3	Hotel Oasis Amir, Jakarta / <i>Oasis Amir Hotel, Jakarta</i>	Training Non Railways (MTNC) melalui Pusat Pengkajian Informasi Nasional (PUSPIN) / <i>Training Non Railways (MTNC) by National Information Assessment Center (PUSPIN)</i>
5	Workshop dan Dialog K3 Batch 2 Tahun 2023 / <i>OHS Workshop and Dialogue Batch 2 - 2023</i>	23-24 Agustus 2023 <i>August 23-24, 2023</i>	1	Hotel Oasis Amir, Jakarta / <i>Oasis Amir Hotel, Jakarta</i>	Training Non Railways (MTNC) melalui Pusat Pengkajian Informasi Nasional (PUSPIN) / <i>Training Non Railways (MTNC) by National Information Assessment Center (PUSPIN)</i>

Pencegahan dan Mitigasi Dampak-Dampak Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang Secara Langsung Terkait Hubungan Bisnis [GRI 403-7]

KAI menerapkan proses Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko Keselamatan (IBPR) sebagai upaya pencegahan dan mitigasi terhadap risiko keselamatan, meliputi risiko kecelakaan kereta api, kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, dan pencemaran lingkungan hidup. IBPR telah diterapkan pada seluruh Daerah Operasional (Daop), Divisi Regional (Divre) dan Balai Yasa Sarana. Hasil IBPR yang dilakukan pada level unit, kemudian dibahas secara rutin setiap bulan di dalam Rapat Komite Keselamatan Tingkat Daerah, untuk dilaporkan kepada Direktorat Keselamatan dan Keamanan. Proses IBPR diterapkan secara terintegrasi ke dalam sistem Manajemen Risiko Terpadu (*Enterprise Risk Management*) yang difasilitasi melalui aplikasi Sistem Manajemen Risiko Terpadu Kereta Api (SMARTKA).

KAI memiliki komitmen untuk terus menerapkan hingga mengembangkan proses IBPR melalui evaluasi serta perbaikan secara kontinu agar pengelolaan risiko keselamatan dapat tetap dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Prevention and Mitigation of Occupational Health and Safety Impacts Directly Linked by Business Relationships [GRI 403-7]

PT Kereta Api Indonesia (KAI) implements the Hazard Identification, Risk Assessment, and Risk control as a preventive and mitigative measure against safety risks. This process, known as IBPR (Identifikasi Bahaya, Penilaian, dan Pengendalian Risiko), addresses various risks including railway accidents, occupational accidents, work-related illnesses, and environmental pollution. The IBPR process is applied across all Operational Areas (Daop), Regional Divisions (Divre), and Balai Yasa Sarana. The results of the IBPR conducted at the unit level are routinely discussed monthly in the Regional Safety Committee Meetings and reported to the Directorate of Safety and Security. The IBPR process is integrated into the Enterprise Risk Management (ERM) system, facilitated through the Integrated Railway Risk Management System (SMARTKA) application.

KAI is committed to continuously implementing and developing the IBPR process through ongoing evaluation and improvement to ensure that safety risk prevention, mitigation, and management are carried out effectively and efficiently.

Pelatihan dan Pengembangan Kemampuan Pegawai [OJK F.22][GRI 404]

KAI memahami bahwa pelatihan dan pengembangan kemampuan pegawai merupakan investasi yang esensial untuk dilakukan dalam keseluruhan upaya pengembangan sumber daya manusia, di samping sebagai wujud pemenuhan hak bagi pegawai untuk dapat mengembangkan kompetensi yang dimiliki. Atas dasar itu, secara periodik, KAI melaksanakan kegiatan pelatihan dan pendidikan dalam rangka meningkatkan kemampuan serta produktivitas pegawai, yang diharapkan mampu mendukung upaya peningkatan kualitas pelayanan bagi pelanggan, hubungan kerja dengan mitra usaha, serta hubungan baik dengan masyarakat. Selain itu, pelatihan dan pendidikan bagi pegawai diharapkan mendorong penciptaan sumber daya manusia yang unggul dan kompetitif, yang akhirnya meningkatkan kualitas dan kinerja Perseroan bagi seluruh pemangku kepentingan terutama pengguna jasa perkeretaapian.

KAI melaksanakan program pengembangan kompetensi bagi pegawai yang dirancang dan dilaksanakan sejalan dengan pencapaian visi dan misi Perseroan tahun 2020-2024, di samping untuk mengakomodasi talenta baru bagi Perseroan. KAI memberikan kesempatan yang sama bagi pegawai untuk dapat mendapatkan pengembangan kompetensi tanpa adanya diskriminasi apapun termasuk karena latar belakang mereka. KAI mengikutsertakan seluruh (100%) pegawai tanpa membedakan satu dengan yang lainnya.

Perseroan melaksanakan program pelatihan dan pengembangan kompetensi pegawai berdasarkan ketentuan internal berupa Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Pengembangan Karier. Berdasarkan ketentuan tersebut, pengembangan karier di dalam organisasi KAI diterapkan melalui program pendidikan dan pelatihan (Diklat), yang terdiri dari Diklat Pembentukan, Diklat Profesional, dan Diklat Manajerial. Hal tersebut merupakan wujud upaya KAI dalam memberikan kesempatan yang transparan dan setara bagi seluruh (100%) pegawai untuk dapat mengisi berbagai posisi jabatan, melalui sistem promosi, jenjang karir, serta jalur pengembangan karier yang dievaluasi secara objektif berdasarkan kompetensi yang dimiliki.

KAI memiliki divisi khusus yang bertanggung jawab dalam mengelola perencanaan, pengendalian, dan evaluasi pelaksanaan program, hingga merencanakan materi pendidikan dan pelatihan, yaitu Corporate Deputy Training and Education. Lebih dari itu, Divisi Training & Education bertugas memelihara fasilitas program, menyusun standarisasi kualitas dan sertifikasi/pengujian SDM sesuai kebutuhan Perseroan, serta melakukan pengelolaan *Training Center*.

Employee Training and Development [OJK F.22][GRI 404]

KAI understands that employee training and development are essential investments in the overall effort to develop human resources, in addition to fulfilling employees' rights to develop their competencies. Therefore, KAI periodically conducts training and education activities to enhance employees' skills and productivity. These efforts are expected to support the improvement of service quality for customers, foster working relationships with business partners, and maintain good relations with the community. Furthermore, training and education for employees are expected to create superior and competitive human resources, ultimately enhancing the company's quality and performance for all stakeholders, especially railway service users.

KAI implements a competency development program for employees designed and executed in line with the company's vision and mission for 2020-2024, while also accommodating new talents for the company. KAI provides equal opportunities for all employees to develop their competencies without any discrimination, including based on their background. The company involves all (100%) employees without distinction.

The company conducts employee training and competency development programs based on internal regulations, specifically the Board of Directors' Decision of PT Kereta Api Indonesia (Persero) regarding the Implementation Guidelines for the Career Development System. According to these regulations, career development within KAI is implemented through education and training programs (Diklat), which include Formation Training, Professional Training, and Managerial Training. This reflects KAI's efforts to provide transparent and equal opportunities for all (100%) employees to fill various positions through a promotion system, career paths, and career development tracks that are objectively evaluated based on their competencies.

KAI has a dedicated division responsible for managing the planning, control, and evaluation of program implementation, as well as planning educational and training materials, known as the Corporate Deputy Training and Education. Additionally, the Training & Education Division is tasked with maintaining program facilities, developing quality standards and certification/testing of human resources according to the company's needs, and managing the Training Center.



Kebijakan dan Pelaksanaan Pengembangan Kompetensi [GRI 3-3, 404-2]

Seiring perkembangan peran SDM dan perubahan tantangan yang dihadapi, Perseroan telah melakukan penyesuaian terhadap model kompetensi yang diterapkan bagi pegawai KAI. Hal tersebut secara mendasar dilakukan guna mendukung tercapainya visi dan misi Perseroan, sejalan dengan pencapaian Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) tahun 2020-2024. Lebih dari itu, penyesuaian model kompetensi dilakukan untuk mengakomodasi kapabilitas baru di dalam struktur organisasi Perseroan. Model Kompetensi KAI tersebut diberlakukan berdasarkan Peraturan Direksi PER.U/KH.503/IX/1/KA-2021 tentang Kamus dan Profil Kompetensi.

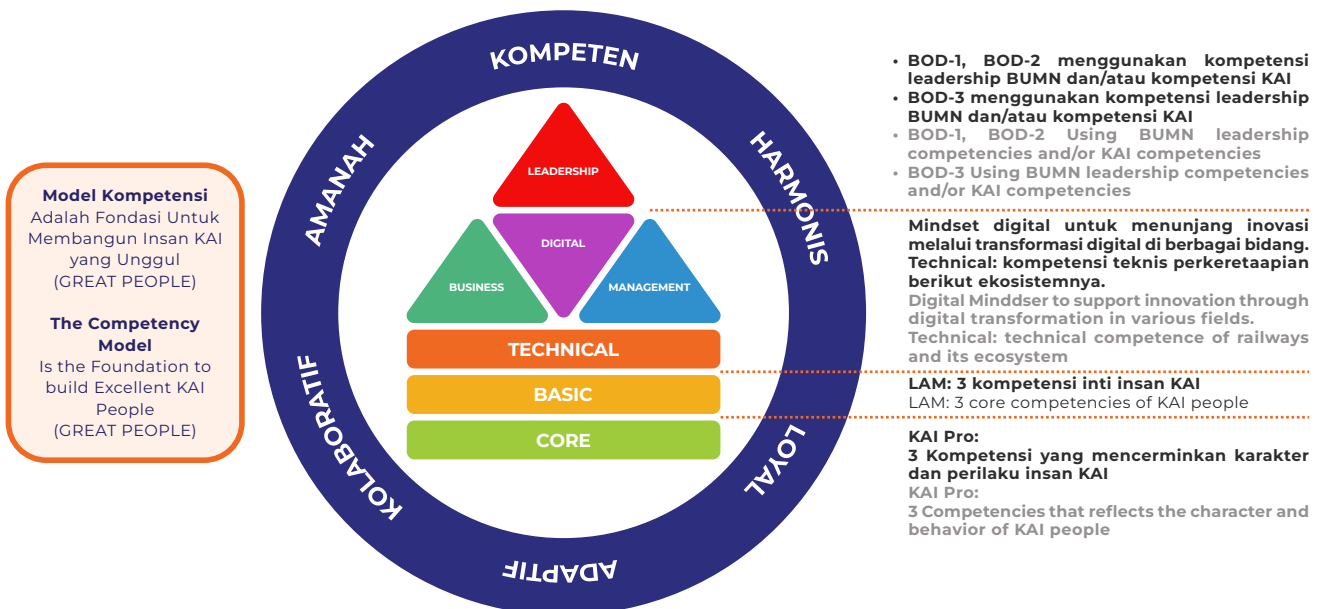
Lebih lanjut, Model Kompetensi KAI terdiri atas kompetensi yang bersifat non-teknis (*soft-competency*) dan teknis (*hard-competency*). Kompetensi non-teknis mengacu pada kompetensi yang berkaitan erat dengan kemampuan untuk mengelola proses pekerjaan, mengelola hubungan antarmanusia, serta membangun interaksi dengan orang lain, terdiri dari *Basic*, *Core* dan *Leadership*. Adapun, kompetensi teknis merupakan keterampilan teknis yang melekat atau dibutuhkan untuk profesi/posisi tertentu, terdiri dari *Technical*, *Business*, *Digital* dan *Management*. Penjelasan mengenai Model Kompetensi KAI dapat dilihat melalui ilustrasi berikut:

Competency Development Policy and Implementation [GRI 3-3, 404-2]

As the role of human resources evolves and new challenges arise, the Company has adjusted the competency model applied to KAI employees. This adjustment is fundamentally aimed at supporting the achievement of the Company's vision and mission, in line with the Long-Term Corporate Plan (RJPP) for 2020-2024. Moreover, the adjustment to the competency model is made to accommodate new capabilities within the Company's organizational structure. The KAI Competency Model is implemented based on the Director's Regulation PER.U/KH.503/IX/1/KA-2021 concerning the Competency Dictionary and Profiles.

Furthermore, the KAI Competency Model includes both non-technical (*soft-competency*) and technical (*hard-competency*) competencies. Non-technical competencies refer to skills related to managing work processes, interpersonal relationships, and building interactions with others, and are categorized into Basic, Core, and Leadership. Technical competencies involve the specific skills required for particular professions/positions and are divided into Technical, Business, Digital, and Management. An explanation of the KAI Competency Model can be seen in the following illustration:

Model Kompetensi KAI Tahun 2021 / KAI Competency Model for 2021



Referensi / Reference:

Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.503/III/2/KA-2021 tentang perubahan atas Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.503/I/1/KA-2018 tentang Kamus Kompetensi. / Directors Regulation Number PER.U/KH.503/III/2/KA-2021 concerning amendments to Directors Regulation Number PER.U/KH.503/I/1/KA-2018 concerning Competency Dictionary.

AKHLAK: Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, Kolaboratif / Trustworthy, Competent, Harmonious, Loyal, Adaptive, Collaborative

Model kompetensi tersebut menjadi dasar untuk penyusunan profil kompetensi jabatan, dimana setiap profil kompetensi jabatan terdiri dari 7 bagian kompetensi, yaitu *Core*, *Basic*, *Technical*, *Business*, *Digital*, *Management* dan *Leadership*.

The competency model serves as the foundation for developing job competency profiles, where each job competency profile consists of 7 competency areas: Core, Basic, Technical, Business, Digital, Management, and Leadership.

CORE	BASIC	TECHNICAL	HARD			LEADERSHIP
CAPACITY BUILDING (KIPRO + AKHLAK)	IAM (Modul Integrity, Service Excellence, Safety & Health Oriented) • Service Excellence • Health • Safety • Security Induction	• Operation • Rolling Stock Maintenance Management • Quality Controller • Signalling, Telecommunication and Electricity • Track & Bridge Engineering	BUSINESS • Strategic Plan & Business Development • Management Transformation • Fundamental Marketing • Strategic Marketing • Feasibility Study • Customer Relationship Management • Hospitality • Business Analytics • Negotiation Skill • Designing Business Model	MANAGEMENT • Governance, Risk, & Compliance • Supply Chain • Relationship Management • Finance & Accounting • Human Capital • Health, Safety, & Environment • Corporate Affair • Project Management & Research • Building & Conservation	DIGITALIZATION • Digital Transformation • Digital Disruption • Data Analytics • Artificial Intelligence • Digital Marketing • Digital Operation	ELDP (Executive Leadership Dev. Program) SLDP (Strategic Leadership Dev. Program) OLDP (Operational Leadership Dev. Program) MLDP (Emerging Leadership Development Program)
	INDUCTION PROGRAM		Regulation Mandatory Certification:			Talent Development
	CORPORATE LEARNING DEVELOPMENT		1. Railways: • Train Crew • Inspector & Checker • Maintenance	2.Non-Railways: • Audit • HC & Health • IT • Safety • Other Functions		
KAI Value: Amanah - Kompeten - Harmonis - Loyal - Adaptif - Kolaboratif KAI Value: Trustworthy - Competent - Harmony - Loyal - Adaptive - Collaborative						

Learning Development System and Program

- **Core** merupakan program pengembangan utama untuk membentuk karakter seluruh insan KAI yang kolaboratif, inovatif, dan proaktif.
- **Basic** merupakan program pengembangan untuk membekali pekerja terkait dengan kompetensi dasar yang harus dimiliki oleh seluruh insan KAI (Integritas, Adiguna Layanan, Mengutamakan Keselamatan).
- **Technical** merupakan program pengembangan untuk meningkatkan keahlian melalui pemenuhan kompetensi teknik *railway* dan ekosistemnya.
- **Business** merupakan program pengembangan untuk mendukung bisnis perusahaan dalam mewujudkan visi misi perusahaan melalui pemenuhan kompetensi teknik terkait bisnis.
- **Management** merupakan program pengembangan untuk memaksimalkan fungsi jabatan melalui pemenuhan kompetensi yang mendukung fungsi pekerjaannya atau jabatan.
- **Digital** merupakan program pengembangan dalam menghadapi tantangan di era digitalisasi melalui pemenuhan kompetensi digitalisasi.
- **Leadership** merupakan program pengembangan untuk menyiapkan pimpinan Perseroan yang bisa bersaing dengan BUMN lain melalui pemenuhan kompetensi *leadership* bagi para pimpinan.

Learning Development System and Program

- **Core** is the main development program aimed at shaping the character of all KAI personnel to be collaborative, innovative, and proactive.
- **Basic** is a development program designed to equip workers with fundamental competencies required by all KAI personnel (Integrity, Service Excellence, Prioritizing Safety).
- **Technical** is a development program focused on enhancing expertise through the fulfillment of railway technical competencies and its ecosystem.
- **Business** is a development program designed to support the company's business in achieving its vision and mission through the fulfillment of technical competencies related to the business.
- **Management** is a development program aimed at maximizing job functions through the fulfillment of competencies that support job roles or positions.
- **Digital** is a development program designed to address challenges in the era of digitalization through the fulfillment of digital competencies.
- **Leadership** is a development program designed to prepare the Company's leaders to compete with other state-owned enterprises (SOEs) by fulfilling leadership competencies for executives.



	Leadership	Peserta Participant	Kompetensi Competence	Konten Content	Metode Method
	EXECUTIVE Leadership Development Program (ELDP)	Executive Vice President (EVP)	• Inovasi / <i>Driving Innovation</i> • Adi Layanan / <i>Customer Focus</i> • Kepemimpinan Digital / <i>Digital Leadership</i> • Kepiawaian Bisnis Global / <i>Global Business Savvy</i> • Membangun Jejaring Strategik / <i>Building Strategic</i> • Orientasi Strategik / <i>Strategic Orientation</i> • Mengelola Eksekusi / <i>Driving Execution</i> • Mengembangkan Kapabilitas Organisasi / <i>Developing</i> • Mengelola Perubahan <i>Leading Change</i> • Mengelola Keberagaman / <i>Managing Diversity</i>	• Interpersonal • Intrapersonal • Manage Business • Leadership	10:20:70
	STRATEGIC Leadership Dev. Program (SLDP)	Vice President (VP)	• Inovasi / <i>Driving Innovation</i> • Adi Layanan / <i>Customer Focus</i> • Kepemimpinan Digital / <i>Digital Leadership</i> • Kepiawaian Bisnis Global / <i>Global Business Savvy</i> • Membangun Jejaring Strategik / <i>Building Strategic</i> • Orientasi Strategik / <i>Strategic Orientation</i> • Mengelola Eksekusi / <i>Driving Execution</i> • Mengembangkan Kapabilitas Organisasi / <i>Developing</i> • Mengelola Perubahan <i>Leading Change</i> • Mengelola Keberagaman / <i>Managing Diversity</i>		10 In Class Training
	OPERATIONAL Leadership Development Program (OLDP)	Manager (M)	• Inovasi / <i>Driving Innovation</i> • Adi Layanan / <i>Customer Focus</i> • Kepemimpinan Digital / <i>Digital Leadership</i> • Mengelola Eksekusi / <i>Driving Execution</i> • Mengembangkan Kapabilitas Organisasi / <i>Developing</i> • Dorongan Berprestasi / <i>Achievement Drive</i> • Pengembangan Diri / <i>Self Development</i> • Komunikasi & Persuasi / <i>Communication & Persuasion</i> • Kontrol Diri / <i>Self Control</i> • Resolusi Konflik / <i>Conflict Management</i> • Penyelesaian masalah & Pengambilan Keputusan / <i>Problem Solving & Decision Making</i> • Empati Sosial / <i>Social Empathy</i>		20 Coaching & Mentoring
	EMERGING Leadership Development Program (MLDP)	Assistant Manager (AM)	• Inovasi / <i>Driving Innovation</i> • Adi Layanan / <i>Customer Focus</i> • Kepemimpinan Digital / <i>Digital Leadership</i> • Mengelola Eksekusi / <i>Driving Execution</i> • Mengembangkan Kapabilitas Organisasi / <i>Developing</i> • Dorongan Berprestasi / <i>Achievement Drive</i> • Pengembangan Diri / <i>Self Development</i> • Komunikasi & Persuasi / <i>Communication & Persuasion</i> • Kontrol Diri / <i>Self Control</i> • Resolusi Konflik / <i>Conflict Management</i> • Penyelesaian masalah & Pengambilan Keputusan / <i>Problem Solving & Decision Making</i> • Empati Sosial / <i>Social Empathy</i> • Kepiawaian Digital / <i>Digital Savvy</i>		70 Experiential Learning (Project Assignment , Rotasi Magang)

KAI menerapkan model pengembangan yang dilakukan baik secara individual maupun kelompok. Secara individual, pegawai diberikan program pengembangan sesuai Prinsip 70:20:10, dengan penjelasan sebagai berikut:

- **Prinsip 70** dimana pegawai setiap tahun akan dilakukan rotasi dan diberikan *project assignment* khusus.
- **Prinsip 20** dimana pegawai akan diberikan pendampingan dari *coach* internal dan eksternal.
- **Prinsip 10** dimana pegawai akan diberikan pelatihan dan pengembangan sesuai *Learning Development System* di atas.

Adapun, secara kelompok, pegawai mendapatkan program pengembangan terintegrasi sesuai Model Kompetensi KAI.

Biaya Pengembangan Kompetensi

Selama tahun 2023, KAI mengalokasikan biaya program pengembangan kompetensi sejumlah Rp35,65 milyar dengan realisasi 110,70% atau meningkat dibanding realisasi tahun sebelumnya yang hanya 76,40%. Hal ini membuktikan komitmen KAI untuk mengembangkan kompetensi seluruh SDM kami agar mampu mewujudkan pelayanan perkeretaapian yang prima.

Tabel Biaya Pengembangan Kompetensi

2023			2022		
Anggaran	Realisasi	Persentase	Anggaran	Realisasi	Persentase
Rp35.650.791.846,-	Rp39.463.995.751,-	110,70%	Rp34.553.559.000-	Rp 26.399.080.000,-	76,40%

Perseroan melaksanakan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan pengembangan kompetensi melalui survei kepuasan terhadap *trainer*, program atau materi pelatihan, hingga fasilitas pelatihan. Perincian hasil evaluasi sebagai berikut:

Tabel Kepuasan terhadap Trainer

No	Nama Balai Pelatihan Training Center Name	Kepuasan Terhadap Trainer Satisfaction with Trainer	
		2023	2022
1	Balai Pelatihan Teknik Traksi / <i>Tractive Vehicle Engineering Training Center Darman Prasetyo</i>	3,57	3,54
2	Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian / <i>Railways Engineering Training Center Sofyan Hadi</i>	3,48	3,60
3	Balai Pelatihan Operasional & Pemasaran / <i>Operational and Marketing Training Center Agus Suroto</i>	3,70	3,58
4	Balai Pelatihan Sinyal dan Telekomunikasi Listrik / <i>Signalling, Telecommunication, and Electricity Training Center Bandung</i>	3,63	3,68
5	Balai Pelatihan Sriwijaya / <i>Sriwijaya Training Center</i>	3,73	3,64
6	MTNT (Pelatihan <i>non-railways</i>) / <i>MTNT (Non-railways Training)</i>	3,45	3,41
Rata-rata Average		3,59	3,58

KAI applies a development model both individually and in groups. Individually, employees are provided with development programs based on the 70:20:10 Principle, as follows:

- **70 Principle** Employees will undergo rotation and be assigned special projects each year.
- **20 Principle** Employees will receive coaching from internal and external coaches.
- **10 Principle** Employees will receive training and development according to the Learning Development System outlined above.

Additionally, in groups, employees receive integrated development programs according to the KAI Competency Model.

Competency Development Costs

Throughout 2023, KAI allocated a budget of IDR 35.65 billion for the competency development program, with a realization of 110.70%, which is an increase compared to the realization of the previous year, which was only 76.40%. This demonstrates KAI's commitment to developing the competencies of all our human resources to achieve excellent railway services.

Table of Competency Development Costs

The Company conducts regular evaluations of the competency development implementation through surveys on trainer satisfaction, training programs or materials, and training facilities. Details of the evaluation results are as follows:

Trainer Satisfaction Table



Tabel Kepuasan Program/Materi Pelatihan

Training Program/Material Satisfaction Table

No	Nama Balai Pelatihan Training Center Name	Kepuasan Program/Materi Pelatihan Satisfaction with Training Program/ Material	
		2023	2022
1	Balai Pelatihan Teknik Traksi / <i>Tractive Vehicle Engineering Training Center Darman Prasetyo</i>	3,42	3,47
2	Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian / <i>Railways Engineering Training Center Sofyan Hadi</i>	3,45	3,56
3	Balai Pelatihan Operasional & Pemasaran / <i>Operational and Marketing Training Center Agus Suroto</i>	3,63	3,48
4	Balai Pelatihan Sinyal dan Telekomunikasi Listrik / <i>Signalling, Telecommunication, and Electricity Training Center Bandung</i>	3,67	3,60
5	Balai Pelatihan Sriwijaya / <i>Sriwijaya Training Center</i>	3,69	3,64
6	MTNT (Pelatihan <i>non-railways</i>) / <i>MTNT (Non-railways Training)</i>	3,43	3,34
Rata-rata Average		3,55	3,52

Tabel Kepuasan Fasilitas Pelatihan

Training Facilities Satisfaction Table

No	Nama Balai Pelatihan Training Center Name	Kepuasan Fasilitas Pelatihan Satisfaction with Training Facilities	
		2023	2022
1	Balai Pelatihan Teknik Traksi / <i>Tractive Vehicle Engineering Training Center Darman Prasetyo</i>	3,38	3,45
2	Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian / <i>Railways Engineering Training Center Sofyan Hadi</i>	3,45	3,51
3	Balai Pelatihan Operasional & Pemasaran / <i>Operational and Marketing Training Center Agus Suroto</i>	3,63	3,46
4	Balai Pelatihan Sinyal dan Telekomunikasi Listrik / <i>Signalling, Telecommunication, and Electricity Training Center Bandung</i>	3,46	3,54
5	Balai Pelatihan Sriwijaya / <i>Sriwijaya Training Center</i>	3,71	3,63
6	MTNT (Pelatihan <i>non-railways</i>) / <i>MTNT (Non-railways Training)</i>	3,43	3,35
Rata-rata Average		3,52	3,49

Rata-Rata Jam Pelatihan Per Tahun Per Pegawai [GRI 404-1]

Sebagai bagian dari upaya penerapan keuangan berkelanjutan, KAI menghitung dan mengungkapkan jumlah rata-rata jam pelatihan per tahun per pegawai. Hasil dari perhitungan tersebut akan menjadi dasar bagi upaya pengembangan program pelatihan untuk tahun selanjutnya. Untuk tahun 2023, KAI mengikutsertakan sejumlah 12.074 pegawai dalam program pelatihan, dengan rata-rata jam pelatihan mencapai 120 jam per pegawai laki-laki per tahun dan 74 jam per pegawai perempuan per tahun. KAI berupaya untuk melakukan evaluasi agar rata-rata jam pelatihan semakin sama bagi pegawai perempuan dan laki-laki di masa yang akan datang.

Average Training Hours Per Year Per Employee [GRI 404-1]

As part of its sustainable finance efforts, KAI calculates and discloses the average number of training hours per employee per year. The results of this calculation will serve as the basis for developing the training program for the following year. For 2023, KAI included 12,074 employees in the training program, with an average of 120 hours of training per male employee per year and 74 hours per female employee per year. KAI strives to evaluate and improve so that the average training hours are equal for both female and male employees in the future.

Rata-rata Jam Pelatihan Pegawai

Table of Average Employee Training Hours

Uraian Description	Jumlah Pegawai yang Memperoleh Pelatihan Training Participants	Jam Pelatihan Training Hours	Rata-rata Jam Pelatihan Setiap Pegawai per 2023 Average Training Hours per Employee in 2023
Berdasarkan Jenis Kelamin By Gender			
Laki-laki / Male	11.166	1.339.920	120
Perempuan / Female	908	67.192	74
Berdasarkan Kategori Jabatan By Job Category			
EVP/Kepala Divisi dan setingkat / EVP	20	1.500	75
VP/Kepala Subdivisi dan setingkat / VP	74	4.366	59
Manager dan setingkat / Manager	584	33.288	57
Asisten Manager dan setingkat / Assistant Manager	1.129	55.321	49
Supervisor/Specialist dan setingkat / Supervisor/Specialist	2.792	287.576	103
Pelaksana/Officer dan setingkat / Staff/ Officer	7.474	986.568	132

Pengembalian Investasi Sumber Daya Manusia

KAI berfokus pada penciptaan nilai tambah bagi perusahaan dengan pendekatan yang terintegrasi, terarah, terukur, dan akuntabel melalui penilaian return on investment (ROI). Perusahaan dapat menghitung nilai investasi awal untuk setiap program pengembangan karyawan (initial investment amount) dan manfaat yang diterima oleh penerima manfaat (impact value) dari investasi tersebut.

Human Capital Return on Investment

KAI focuses on creating value for the company with an integrated, targeted, measurable, and accountable approach through return on investment (ROI) assessment. The company calculates the initial investment amount for each employee development program and the impact value received by beneficiaries from that investment.

	2023	2022	2021	2020
Total Revenue	Rp35,106,535,574.00	Rp25,577,639,010.00	Rp17,916,775,924.00	Rp18,074,850,763.00
Total Operating Expenses	Rp27,018,520,240.00	Rp18,540,861,021.00	Rp15,149,306,550.00	Rp16,910,622,755.00
Jumlah Biaya Terkait Pegawai (Gaji dan Remunerasi) / Total Employee-Related Expenses (Salary and Remuneration)	Rp8,508,862,202.00	Rp7,238,505,129.00	Rp6,004,282,385.00	Rp5,763,506,021.00
Human Capital ROI	1.20	1.46	1.97	1.95



ASPEK SOSIAL-KEMASYARAKATAN

Dampak Operasi Terhadap Masyarakat Sekitar

[OJK F.23][GRI 3-3, 413-1]

Aktivitas operasional KAI secara umum menghadirkan sejumlah dampak positif berupa dukungan bagi peningkatan ekonomi daerah. Hal ini disebabkan oleh aksesibilitas dan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi. Seiring hal tersebut, aktivitas operasional KAI menghadirkan dampak positif berupa dukungan terhadap percepatan pengembangan wilayah, penyerapan tenaga kerja lokal, penggunaan pemasok lokal, hingga berkontribusi dalam percepatan komunikasi penduduk antar-daerah. Aktivitas operasional KAI juga berkontribusi besar bagi pertumbuhan sektor logistik, seiring semakin mudahnya proses distribusi barang dari produsen menuju pihak konsumen. Sektor lain yang ikut menerima dampak positif adalah sektor pariwisata, karena moda transportasi kereta api mampu memenuhi kebutuhan wisatawan melalui kemudahan akses ke sejumlah destinasi wisata.

Kereta api merupakan moda transportasi yang secara mendasar penting sebagai pendukung keterhubungan antar wilayah, dan telah menghadirkan kontribusi signifikan secara sosial dan ekonomi. Seiring situasi pasca pandemi, mobilitas masyarakat berangsur meningkat di tahun 2023, KAI berkomitmen untuk tetap hadir sebagai solusi bagi kebutuhan masyarakat. Bagi KAI, berbagai keterbatasan pada situasi pandemi telah menghadirkan momentum untuk maju bersama. KAI menghadirkan kontribusi untuk ikut mendukung perputaran ekonomi masyarakat dengan membangun kolaborasi yang strategis dengan segenap pemangku kepentingan. Seluruh (100%) operasi kami sudah melewati tahapan panjang penilaian lingkungan dan sosial yang disetujui terutama oleh pemerintah dan masyarakat setempat. [GRI 413-1]

Aktivitas operasional KAI secara periodik menghasilkan nilai ekonomi yang kemudian disalurkan bagi pemangku kepentingan, antara lain melalui program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL). KAI melaksanakan program-program TJSL dengan orientasi mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*), diwujudkan dalam kegiatan-kegiatan penyaluran manfaat yang terbagi ke dalam aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Program TJSL KAI antara lain, KAI DungMas (bakti sosial seperti paket sembako dan hewan kurban), KAI Sehat Sejahtera (bantuan peningkatan kesehatan), KAI Edu Friend (peningkatan kualitas dan fasilitas pendidikan), Kolaborasi Bantuan Pendidikan bersama Yayasan BUMN, KAI Pling (bantuan pengembangan prasarana dan sarana umum, pengelolaan sampah, dan penanaman pohon), KAI Sar-I (bantuan sarana ibadah), KAI Go Green (pengelolaan sampah dan penanaman pohon), Mitra KAI (MiKA) Hasanah (sertifikasi halal produk UMK mitra), MiKA Go Global (mengikutsertakan UMK mitra dalam pameran dalam dan luar negeri), MiKA Naik Kelas (pelatihan dan pendampingan UMK mitra), Teras UMK (menyediakan lokasi komersial untuk mitra UMK di lingkungan stasiun), Pendanaan UMK.

SOCIAL AND COMMUNITY ASPECTS

Impact of Operations on Surrounding Communities

[OJK F.23][GRI 3-3, 413-1]

KAI's operational activities generally have several positive impacts, including support for regional economic growth. This is due to increased accessibility and mobility for the community. Consequently, KAI's operations positively impact regional development acceleration, local workforce absorption, the use of local suppliers, and contribute to faster inter-regional communication. KAI's operations also significantly contribute to the growth of the logistics sector, making the distribution process from producers to consumers easier. Another sector benefiting from KAI's operations is tourism, as rail transport meets tourists' needs by providing easy access to various destinations.

Railways are fundamentally important as a mode of transport supporting inter-regional connectivity and have made significant social and economic contributions. As the pandemic situation improved in 2023, KAI remained committed to being a solution for community needs. For KAI, the limitations during the pandemic have provided momentum to progress together. KAI contributes to supporting the community's economic circulation by building strategic collaborations with all stakeholders. All (100%) of our operations have undergone extensive environmental and social assessments approved by the government and local communities. [GRI 413-1]

KAI's operational activities periodically generate economic value, which is then distributed to stakeholders through Social and Environmental Responsibility (CSER) programs. KAI implements CSER programs oriented towards achieving Sustainable Development Goals (SDGs), manifested in activities that distribute benefits across economic, social, and environmental aspects. KAI's CSER programs include KAI DungMas (social services such as food package distribution and sacrificial animals), KAI Sehat Sejahtera (health improvement assistance), KAI Edu Friend (improving education quality and facilities), Educational Assistance Collaboration with the BUMN Foundation, KAI Pling (assistance in the development of public infrastructure and rollingstock, waste management, and tree planting), KAI Sar-I (assistance for worship rollingstock), and KAI Go Green (waste management and tree planting), KAI Partner (MiKA) Hasanah (halal certification for partner MSME products), MiKA Go Global (involving partner MSMEs in domestic and international exhibitions), MiKA Naik Kelas (training and mentoring for partner MSMEs), UMK Terrace (providing commercial locations for partner MSMEs within station environments), and MSME Funding.

Meski demikian, aktivitas operasional KAI juga menghadirkan dampak negatif terhadap masyarakat sekitar terutama menciptakan perlintasan sebidang jalur kereta api tanpa izin dan/atau tanpa penjaga yang berpotensi menimbulkan kecelakaan atau kemacetan kendaraan akibat pergerakan kendaraan dari dan menuju stasiun. Kereta api memiliki jalur tersendiri dan tidak dapat berhenti secara tiba-tiba, sehingga masyarakat pengguna jalan harus mendahulukan perjalanan KA. Seluruh pengguna jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api saat melalui perlintasan sebidang. Hal tersebut sesuai UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berbeda dengan transportasi darat pada umumnya, kereta api memiliki karakteristik yang secara teknis tidak dapat berhenti secara mendadak. Untuk itu, Perseroan selalu mengimbau masyarakat agar lebih waspada dan berhati-hati sebelum melewati perlintasan sebidang. Perlintasan sebidang ialah area antara jalan dan jalur rel kereta api yang berada pada bidang tanah yang sama. Berikut adalah faktor-faktor yang menyebabkan kereta api tidak dapat mengerem mendadak:

1. Panjang dan Berat Rangkaian Kereta Api

Semakin panjang dan berat rangkaiannya, maka jarak yang dibutuhkan kereta api untuk dapat benar-benar berhenti akan semakin panjang. Kereta penumpang KAI terdiri dari 8-12 gerbong kereta dengan bobot mencapai 600 ton, belum termasuk penumpang dan barang bawaannya. Saat sudah melaju akan dibutuhkan energi yang besar untuk membuat rangkaian kereta api berhenti.

2. Sistem Pengereman

Pengereman yang dipakai pada kereta KAI pada umumnya menggunakan sistem jenis rem udara. Cara kerjanya adalah dengan mengompresi udara dan disimpan hingga proses pengereman terjadi. Saat masinis mengaktifkan sistem pengereman, udara tadi akan didistribusikan melalui pipa kecil di sepanjang roda dan membuat friksi pada roda. Friksi ini yang akan membuat kereta berhenti.

Walaupun kereta api telah dilengkapi dengan sistem pengereman, kereta tetap tidak bisa berhenti mendadak. Jadi, meskipun masinis telah melihat ada yang menerobos palang kereta, lalu kemudian melakukan proses pengereman, maka tetap akan membutuhkan suatu jarak agar kereta benar-benar dapat berhenti. Hal inilah yang dapat menyebabkan kejadian tabrakan, apabila jarak pengereman tidak terpenuhi.

Sebaliknya, sistem pengereman pada roda dihubungkan ke piston dan susunan silinder. Mekanisme yang mengurangi tekanan udara di kereta api akan memaksa rem mengunci dengan roda. Jika tekanan dilepaskan secara tiba-tiba, maka akan menyebabkan pengereman yang tidak seragam, sehingga rem bekerja lebih dulu dari titik keluarnya udara. Pengereman yang tidak seragam

However, KAI's operational activities also have negative impacts on the surrounding community, particularly creating level crossings of railway tracks without permission and/or without guards, which can potentially lead to accidents or traffic congestion due to vehicle movements to and from the station. Trains have their own tracks and cannot stop suddenly, so road users must give priority to trains. All road users are required to prioritize train travel when crossing level crossings. This is in accordance with Law No. 23 of 2007 concerning Railways and Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Unlike general land transport, trains have characteristics that technically prevent them from stopping abruptly. Therefore, the Company always urges the public to be more vigilant and cautious before crossing level crossings. A level crossing is an area where a road and a railway track intersect on the same level of ground. The following are factors that cause trains to be unable to brake suddenly:

1. Length and Weight of the Train

The longer and heavier the train, the greater the distance required for it to come to a complete stop. KAI passenger trains consist of 8-12 carriages with a weight of up to 600 tons, not including passengers and their baggage. Once in motion, a significant amount of energy is needed to stop the train.

2. Braking System

The braking system used on KAI trains generally employs an air brake system. It works by compressing air, which is stored until braking is required. When the engineer activates the braking system, the compressed air is distributed through small pipes along the wheels, creating friction on the wheels. This friction is what brings the train to a stop.

Although trains are equipped with braking systems, they cannot stop abruptly. Even if the engineer sees someone bypassing the crossing barriers and initiates braking, the train will still need a certain distance to come to a complete stop. This can lead to collisions if the braking distance is not adequate.

On the other hand, the braking system involves connecting the wheels to pistons and cylinder arrangements. The mechanism that reduces air pressure in the train forces the brakes to lock with the wheels. If the pressure is suddenly released, it can cause uneven braking, with the brakes engaging before the air is fully expelled. Uneven braking can lead to the train or carriages derailing,



dapat menyebabkan kereta atau gerbong tergelincir, terseret, bahkan terguling yang dapat membahayakan penumpang dan pekerja yang berada di dalamnya.

Tata cara melintas di perlintasan sebidang sesuai UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan adalah berhenti di rambu tanda "STOP", menengok kiri dan kanan baik perlintasan tersebut dijaga maupun tidak, dan memperhatikan palang pintu, suara sirene, dan isyarat dari penjaga perlintasan. Jika sirene sudah berbunyi dan palang pintu kereta api mulai ditutup, maka seluruh pengguna jalan wajib untuk menunggu kereta api lewat. Kami mengimbau kepada masyarakat pengguna jalan, walaupun sudah melihat adanya kereta api dan masih dalam jarak yang cukup jauh, maka seharusnya berhenti terlebih dahulu dan menunggu hingga kereta api tersebut selesai lewat dari kedua arah. Masyarakat diharapkan agar berhati-hati saat akan melintasi perlintasan sebidang, disiplin mematuhi rambu-rambu, dan memastikan jalur yang akan dilalui sudah aman dengan melihat kanan dan kiri. Apabila telah yakin aman, baru melintas.

Namun karena dinamika situasi dan kondisi masyarakat pengguna jalan maka sepanjang 2023, KAI mencatat telah terjadi 327 kali kecelakaan di perlintasan sebidang dengan jumlah korban meninggal sebanyak 94 orang, luka berat sebanyak 70 orang, dan luka ringan sebanyak 73 orang. Berikut beberapa kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang selama 2023 :

1. Kecelakaan lalu lintas antara mobil dengan KA 423 Commuterline Dhoho di perlintasan tanpa palang pintu di KM 85, petak jalan antara Stasiun Jombang-Stasiun Sembung pada Sabtu 29 Juli 2023
2. Kecelakaan lalu lintas antara mobil elf dengan KA 266 Probawangi relasi Ketapang-Surabaya Gubeng di perlintasan tanpa palang pintu pada KM 138+0 petak jalan antara Stasiun Randuagung-Stasiun Klakah pada Minggu 19 November 2023
3. Kecelakaan lalu lintas antara mobil minibus dengan KA 7330 Feeder relasi Padalarang-Bandung di perlintasan KM 142+9 petak jalan antara Stasiun Padalarang-Stasiun Cimahi pada Kamis 14 Desember 2023
4. Kecelakaan lalu lintas antara truk pick-up dengan KA Commuterline di Kalideres, Jakarta Barat pada Kamis 14 Desember 2023

KAI turut berduka cita, prihatin, dan menyesalkan seluruh kejadian kecelakaan lalu lintas yang telah terjadi serta menyampaikan ucapan turut berbelasungkawa kepada para keluarga korban. KAI memohon seluruh pihak sesuai dengan kewenangannya masing-masing agar lebih peduli dan memberikan perhatian untuk meningkatkan sistem keselamatan dan penertiban di perlintasan sebidang.

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No 94 Tahun 2018 wewenang untuk penanganan dan pengelolaan perlintasan sebidang antara jalur KA dan jalan dilakukan oleh pemilik jalannya. Pengelolaan untuk perlintasan

skidding, or overturning, which poses a danger to passengers and workers inside.

The procedure for crossing a level crossing according to Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation is to stop at the "STOP" sign, look left and right regardless of whether the crossing is guarded or not, and pay attention to the crossing gates, siren sounds, and signals from the crossing guard. If the siren sounds and the railway gates start to close, all road users must wait for the train to pass. We urge road users to stop and wait even if they see a train approaching from a distance. They should wait until the train has completely passed from both directions. The public is advised to be cautious when approaching level crossings, follow traffic signs diligently, and ensure the crossing is clear by looking to the right and left. Only cross when it is confirmed to be safe.

However, due to the dynamic situations and conditions of road users, KAI has recorded 327 incidents at level crossings, with 94 fatalities, 70 people seriously injured, and 73 people with minor injuries. Below are some of the level crossing accident incidents that occurred in 2023:

1. A traffic accident involving a car and KA 423 Commuterline Dhoho occurred at an unguarded level crossing at KM 85, between Jombang Station and Sembung Station, on Saturday, July 29, 2023.
2. A traffic accident between an elf minibus and KA 266 Probawangi, operating between Ketapang and Surabaya Gubeng, occurred at an unguarded level crossing at KM 138+0, between Randuagung Station and Klakah Station, on Sunday, November 19, 2023.
3. A traffic accident involving a minibus and KA 7330 Feeder, operating between Padalarang and Bandung, took place at level crossing KM 142+9, between Padalarang Station and Cimahi Station, on Thursday, December 14, 2023.
4. A traffic accident between a pick-up truck and a Commuterline train occurred in Kalideres, West Jakarta, on Thursday, December 14, 2023.

KAI extends its condolences, expresses concern, and regrets all the traffic accidents that have occurred, and offers its deepest sympathy to the families of the victims. KAI urges all parties, within their respective authorities, to be more attentive and take action to improve safety systems and enforcement at level crossings.

According to Minister of Transportation Regulation No. 94 of 2018, the responsibility for managing and handling level crossings between railway tracks and roads lies with the road owners. The management of level crossings on

sebidang yang berada di jalan nasional dilakukan oleh Menteri, Gubernur untuk perlintasan sebidang yang berada di jalan provinsi, dan Bupati/Wali Kota untuk perlintasan sebidang yang berada di jalan kabupaten/kota dan desa, serta badan hukum atau lembaga untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga. Sementara peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang kereta api, seperti menjadikan perlintasan tidak sebidang atau pemasangan pintu perlintasan bagi yang belum terpasang, merupakan wewenang pemerintah pusat atau daerah sesuai dengan kelas jalannya. Sampai saat ini, terdapat 3.693 perlintasan sebidang jalur kereta api yang terdiri dari 1.598 (43%) perlintasan dijaga dan 2.095 (56%) perlintasan tidak dijaga. Perlintasan sebidang tersebut tersebar di berbagai jenis jalan seperti jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa, serta jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Selain itu, KAI juga selalu menekankan, agar pemilik jalan sesuai kelasnya melakukan evaluasi keselamatan atas keberadaan perlintasan sebidang di wilayahnya. Keberadaan perlintasan sebidang di sebagian tempat melewati pemukiman warga dan daerah industri, sehingga rawan terjadi kecelakaan. Setiap perlintasan sebidang yang ada harus dilakukan evaluasi paling sedikit 1 (satu) tahun sekali oleh Direktur Jenderal Kementerian Perhubungan untuk jalan nasional, Gubernur untuk jalan provinsi, dan Bupati/Walikota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa. Hasil evaluasi tersebut disertai rekomendasi apakah perlintasan tersebut dibuat menjadi tidak sebidang, ditutup, atau ditingkatkan keselamatannya dengan memasang rambu-rambu, portal, palang pintu, isyarat lampu, penerangan, tulisan, suara, dan penjaga perlintasan sebidang. KAI juga

berkontribusi untuk memitigasi risiko timbulnya perlintasan sebidang liar atau tidak resmi di jalur kereta api. Petugas kami selalu melakukan pengecekan rutin dan menyeluruh di sepanjang lintasan. Ketika ditemukan adanya perlintasan liar atau tidak resmi, KAI berkoordinasi dengan pemilik jalan setempat untuk melakukan penutupan perlintasan sekaligus melakukan sosialisasi keselamatan perjalanan kereta api. Pada kurun waktu beberapa tahun terakhir sejak 2019 sampai 2023, KAI melakukan penutupan perlintasan sebidang sebanyak 1.369 perlintasan dengan pelaksanaan yang tersebar di setiap wilayah Daerah Operasi (Daop) dan Divisi Regional (Divre). Selain itu, KAI juga telah melakukan sosialisasi terkait keselamatan di perlintasan sebidang secara rutin setiap tahunnya. Pada tahun 2022 sampai 2023, sebanyak 2067 kali sosialisasi telah dilakukan yang bekerja sama dengan komunitas, Dinas Perhubungan, Jasa Marga, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, serta Kepolisian.

GRI 413-2]

national roads is handled by the Minister, while those on provincial roads are managed by the Governor, and those on district/city and village roads are managed by the Regent/Mayor. For specialized roads used by legal entities or institutions, the responsibility falls on these entities. Meanwhile, improvements in safety at railway level crossings, such as making them grade-separated or installing crossing gates where none exist, fall under the jurisdiction of the central or regional government, depending on the road class. Currently, there are 3,693 level crossings on railway tracks, comprising 1,598 (43%) guarded crossings and 2,095 (56%) unguarded crossings. These level crossings are distributed across various types of roads, including national, provincial, district/city, village roads, and specialized roads used by legal entities or institutions.

Additionally, KAI consistently emphasizes that road owners, according to their class, should conduct safety evaluations of level crossings in their areas. Many level crossings pass through residential areas and industrial zones, making them prone to accidents. Each level crossing must be evaluated at least once a year by the Director General of the Ministry of Transportation for national roads, the Governor for provincial roads, and the Regent/Mayor for district/city and village roads. The evaluation results should include recommendations on whether the crossing should be grade-separated, closed, or improved with safety measures such as signage, gates, barriers, traffic lights, lighting, markings, audio signals, and crossing guards.

KAI also contributes to mitigating the risk of unauthorized or informal level crossings on railway tracks. Our personnel routinely conduct thorough inspections along the tracks. When an informal or unauthorized crossing is found, KAI coordinates with local road owners to close the crossing and conduct safety awareness campaigns about railway travel. Over the past few years, from 2019 to 2023, KAI has closed 1,369 level crossings, with implementation spread across various Operational Areas (Daop) and Regional Divisions (Divre). Additionally, KAI has also conducted safety socialization related to level crossings regularly every year. From 2022 to 2023, a total of 2,067 socialization events were carried out in collaboration with communities, the Department of Transportation, Jasa Marga, the Directorate General of Railways, and the Police.

[GRI 413-2]



KAI berharap peran aktif semua pihak untuk dapat melakukan peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang demi keselamatan bersama. KAI menyelenggarakan seminar nasional dengan tema Peningkatan Keamanan dan Keselamatan di Perlintasan Sebidang Jalur Kereta Api bertempat di Surabaya pada 15 Juni 2023. Kegiatan Seminar ini dihadiri oleh Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Kementerian Dalam Negeri, Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Tentara Nasional Indonesia, Pemerhati Transportasi, Pemerintah Provinsi Jawa Timur, Polisi Daerah Jawa Timur beserta stakeholder lainnya bersama jajaran Komisaris dan Direksi KAI.

Kegiatan seminar nasional ini diselenggarakan dengan konsep diskusi dan sharing pengalaman terkait gambaran kondisi perlintasan sebidang kepada para pemangku kepentingan sekaligus penyegaran terkait izin/peraturan perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dan bangunan lain. Tujuan seminar ini untuk menyamakan persepsi seputar aturan tentang keselamatan di perlintasan sebidang kepada seluruh pemangku kepentingan. Selanjutnya melalui satu kesepahaman tersebut dapat memotivasi seluruh pihak untuk bersama-sama mengembangkan budaya dan mempertahankan kinerja keamanan dan keselamatan. Pertemuan ini juga berfungsi untuk membangun sinergi KAI dengan para pemangku kepentingan dalam mencegah kecelakaan di perlintasan sebidang jalur kereta api. Kami berharap solusi penanganan dapat lebih efektif dan terwujud untuk meminimalisasi kecelakaan di perlintasan sebidang.

Identifikasi dan Strategi dalam Memenuhi Hak Masyarakat Adat atau Masyarakat Setempat [GRI 413-2]

KAI memiliki komitmen kuat untuk menerapkan pemenuhan hak-hak masyarakat setempat di sekitar area operasional, sebagai unsur pemangku kepentingan yang berdampak secara signifikan bagi Perseroan. Secara khusus, pemenuhan hak-hak masyarakat sekitar juga mencakup pemenuhan terhadap hak-hak masyarakat adat, sebagai wujud pengakuan KAI terhadap keberadaan tradisi dan warisan budaya dari berbagai komunitas etnis yang ada di sekitar wilayah operasional kami.

Sampai akhir 2023, seluruh aktivitas operasional KAI tidak memiliki persinggungan secara langsung dengan praktik adat ataupun warisan budaya masyarakat adat tertentu. [GRI 411-1]

KAI hopes for the active role of all parties to enhance safety at level crossings for the well-being of everyone. On June 15, 2023, KAI held a national seminar themed "Enhancing Security and Safety at Level Crossings on Railway Tracks" in Surabaya. The seminar was attended by representatives from the Ministry of Transportation, Ministry of Finance, Ministry of Public Works and Spatial Planning, Ministry of Home Affairs, National Transportation Safety Committee, Indonesian National Armed Forces, transportation advocates, the East Java Provincial Government, East Java Police, and other stakeholders, including KAI's Board of Commissioners and Directors.

The seminar was conducted with a discussion and experience-sharing format regarding the conditions at level crossings. It aimed to refresh knowledge on regulations and guidelines concerning crossings and/or intersections between railway tracks and other structures. The objective was to align perceptions about safety regulations at level crossings among all stakeholders. This shared understanding is expected to motivate all parties to collaboratively develop a culture and maintain performance in safety and security. The meeting also aimed to build synergy between KAI and stakeholders to prevent accidents at railway level crossings. We hope that the solutions discussed will be more effective and help minimize accidents at these crossings.

Identification and Strategy in Fulfilling the Rights of Indigenous Peoples or Local Communities [GRI 413-2]

KAI has a strong commitment to fulfilling the rights of local communities around its operational areas, recognizing them as significant stakeholders for the company. Specifically, fulfilling the rights of surrounding communities also includes respecting the rights of indigenous peoples, as a form of KAI's acknowledgment of the traditions and cultural heritage of various ethnic communities around our operational areas.

As of the end of 2023, all of KAI's operational activities do not directly intersect with the customs or cultural heritage practices of any specific indigenous community. [GRI 411-1]

Pengaduan Masyarakat [OJK F.24]

KAI memiliki sarana yang terbuka dan dapat dimanfaatkan dengan mudah oleh pemangku kepentingan untuk melaporkan atau menyampaikan pengaduan atas temuan yang bertentangan dengan etika, integritas, dan norma masyarakat; pengaduan atas dugaan pelanggaran peraturan atau pencemaran lingkungan hidup; hingga pengaduan-pengaduan lainnya. Pengaduan masyarakat tersebut dapat disampaikan melalui *Whistleblowing System* (WBS) yang dimiliki oleh KAI, di samping mekanisme lain seperti mekanisme pengaduan gratifikasi dan pelanggaran kode etik. [GRI 2-25, 2-26, 413-1]

Pengungkapan mengenai mekanisme WBS, kebijakan gratifikasi, penegakan kode etik, serta seluruh pelanggaran yang masuk dan telah ditindaklanjuti untuk tahun 2023, telah disajikan pada bab Tata Kelola Perusahaan.

Selain itu, KAI memiliki saluran pengaduan untuk masyarakat mencakup konsumen jasa KAI berupa layanan *offline/onsite* di antaranya *Customer Service on Station* dan *Booth* Penjualan Tiket di Stasiun. Adapun, untuk layanan *online*, KAI memiliki layanan formal seperti alamat surat elektronik, telepon, dan pesan teks serta layanan melalui akun-akun resmi KAI pada media sosial, antara lain Instagram, Facebook, Twitter, hingga TikTok.

Selama 2023, KAI menerima 44.735 pengaduan masyarakat dan kami berhasil menindaklanjuti pengaduan tersebut dengan tingkat penyelesaian mencapai 100%. Perincian mengenai hal tersebut dapat dilihat melalui tabel di bawah ini:

Tabel Jumlah Pengaduan yang Diterima Berdasarkan Media Pelaporan

Media Pelaporan <i>Reporting Media Jumlah</i>	Jumlah Keluhan yang Diterima <i>Number of Complaints Received</i>	Status
Customer Care Customer Service on Station	3.847	<i>Closed</i>
Customer Care Direct (121)	19	<i>Closed</i>
Customer Care Email (121)	12.122	<i>Closed</i>
Customer Care Outbound (121)	0	<i>Closed</i>
Customer Care Inbound Phone (121 DRC Bandung)	38	<i>Closed</i>
Customer Care Inbound Phone (121 Jakarta)	839	<i>Closed</i>
Customer Care Social Media (Facebook KAI121)	2.719	<i>Closed</i>
Customer Care Social Media (Instagram KAI121_)	5.545	<i>Closed</i>
Customer Care Social Media (Twitter KAI121)	15.354	<i>Closed</i>
Customer Care Social Media (TikTok KAI121)	26	<i>Closed</i>
Customer Care Web Lapor	7	<i>Closed</i>
Customer Care Whatsapp Center (KAI121)	4.219	<i>Closed</i>
Jumlah / Total	44.735	<i>Closed</i>

*) Open Case adalah pengaduan yang belum diselesaikan
*) Closed Case adalah pengaduan yang sudah diselesaikan

Community/Public Complaints [OJK F.24]

KAI provides open and easily accessible channels for stakeholders to report or file complaints regarding findings that contradict ethics, integrity, and societal norms; complaints about suspected regulatory violations or environmental pollution; and other grievances. These community complaints can be submitted through KAI's Whistleblowing System (WBS), in addition to other mechanisms such as the gratuity complaint mechanism and code of ethics violation reporting.

[GRI 2-25, 2-26, 413-1]

Disclosure regarding the WBS mechanism, gratuity policy, code of ethics enforcement, and all reported violations that were addressed in 2023 is presented in the Corporate Governance chapter.

Additionally, KAI has complaint channels for the public, including KAI service consumers, through offline/onsite services such as Customer Service on Station and Ticket Sales Booths at Stations. For online services, KAI offers formal channels such as email, telephone, and text messages, as well as services through KAI's official social media accounts, including Instagram, Facebook, Twitter, and TikTok.

In 2023, KAI received 44,735 community complaints and successfully addressed these complaints with a resolution rate of 100%. Details can be seen in the table below:

Table of Complaints Received by Reporting Media

*) Open Case is complaint that have not been resolved
*) Closed Case is a complaint that have been resolved



Kegiatan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan (TJSL) [OJK F.25]

KAI melaksanakan program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) sebagai wujud komitmen dalam mendukung pencapaian pembangunan berkelanjutan, dengan menyalurkan manfaat ekonomi, sosial, lingkungan, serta menerapkan pemenuhan pada aspek hukum dan tata kelola. Hal tersebut dilaksanakan berdasarkan prinsip pengelolaan yang terintegrasi, terarah, terukur dampaknya, serta bertanggung jawab, sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari pendekatan bisnis Perseroan.

Program TJSL KAI dilaksanakan dengan berorientasi pada pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia serta berpedoman pada ISO 26000, sebagai upaya menjaga pelaksanaan program tetap terukur, berdampak, dan berkelanjutan.

KAI merupakan entitas BUMN, dan karenanya, melaksanakan program TJSL sesuai ketentuan di dalam Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-6/MBU/09/2022 Perubahan atas Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-05/MBU/04/2021 Tentang Program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Badan Usaha Milik Negara. Sesuai ketentuan tersebut, program TJSL KAI diarahkan untuk memenuhi tujuan-tujuan sebagai berikut:

- Memberikan kemanfaatan bagi pembangunan ekonomi, pembangunan sosial, pembangunan lingkungan serta pembangunan hukum dan tata kelola bagi perusahaan.
- Berkontribusi pada penciptaan nilai tambah bagi perusahaan dengan prinsip yang terintegrasi, terarah dan terukur dampaknya serta akuntabel.
- Membina usaha mikro dan usaha kecil agar lebih tangguh dan mandiri serta masyarakat sekitar perusahaan.

Pada tahun 2023, KAI melaksanakan kegiatan-kegiatan TJSL dalam rangka mendukung Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) di Indonesia, dengan pengungkapan sebagai berikut:

Social and Environmental Responsibility (CSER) [OJK F.25]

KAI implements the Social and Environmental Responsibility (CSER) program as a commitment to supporting sustainable development by delivering economic, social, and environmental benefits, as well as adhering to legal and governance aspects. This is carried out based on integrated, targeted, measurable, and responsible management principles, forming an inseparable part of the company's business approach.

KAI's CSER program is oriented towards achieving the Sustainable Development Goals (SDGs) in Indonesia and is guided by ISO 26000, ensuring that the program remains measurable, impactful, and sustainable.

KAI, as a State-Owned Enterprise (BUMN), implements the TJSL program in accordance with the provisions in the Minister of State-Owned Enterprises Regulation Number PER-6/MBU/09/2022, amending the Minister of State-Owned Enterprises Regulation Number PER-05/MBU/04/2021 concerning the Social and Environmental Responsibility Program for State-Owned Enterprises. According to these provisions, KAI's TJSL program is directed towards achieving the following objectives:

- Provide benefits for economic, social, environmental, legal, and governance development for the company.
- Contribute to creating added value for the company with integrated, targeted, measurable, and accountable principles.
- Foster micro and small enterprises to become more resilient and independent, as well as support the communities around the company.

For 2023, KAI mapped CSER activities into the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) in Indonesia, with the following disclosure:

Jenis Kegiatan TJSL TJSL Activity	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) Sustainable Development Goals (SDGs)	Penjelasan Description	Capaian Achievements
KAI DungMas	TPB 2 Tanpa Kelaparan / SDG 2 Zero Hunger	Bakti sosial KAI kepada masyarakat seperti memberikan paket sembako dan hewan kurban. / <i>Social Welfare Contributions by KAI to the community, such as providing food packages and sacrificial animals.</i>	Telah dilaksanakan 77 kegiatan untuk masyarakat sekitar operasional di DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, DI Yogyakarta, Lampung, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, dan Aceh dengan Realisasi Dana : Rp 4.505.945.908 / <i>77 activities have been carried out for communities around operations in DKI Jakarta, Banten, West Java, Central Java, East Java, Yogyakarta, Lampung, North Sumatra, South Sumatra, West Sumatra, and Aceh, with a fund realization of Rp4,505,945,908.</i>

Jenis Kegiatan TJSL TJSL Activity	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) Sustainable Development Goals (SDGs)	Penjelasan Description	Capaian Achievements
KAI Sehat Sejahtera	TPB 3 Kehidupan Sehat dan Sejahtera / <i>SDG 3 Good Health and Well-Being</i>	Memberikan bantuan kesehatan kepada penumpang, pegawai, dan masyarakat sekitar seperti vaksinasi, ambulance, dan pengobatan. / <i>Health assistance provided to passengers, employees, and the surrounding community, including vaccinations, ambulance services, and medical treatments.</i>	Telah dilaksanakan 10 kegiatan di DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera Selatan, Sumatera Barat dengan Realisasi Dana : Rp 1.943.615.431,- / <i>10 activities have been carried out in DKI Jakarta, Banten, West Java, Central Java, East Java, South Sumatra, and West Sumatra, with a fund realization of Rp1,943,615,431.</i>
KAI EduFriend	TPB 4 Pendidikan Berkualitas / <i>SDG 4 Quality Education</i>	Program peningkatan kualitas, pendampingan belajar, perbaikan sarana dan prasarana dalam belajar mengajar, memberikan beasiswa serta pelatihan-pelatihan untuk masyarakat. / <i>Programs aimed at improving educational quality, mentoring, infrastructure enhancement for teaching and learning, providing scholarships, and conducting training sessions for the community</i>	Telah dilaksanakan 51 kegiatan untuk Sekolah/Yayasan Pendidikan sekitar operasional di DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Lampung, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sumatera Barat dengan Realisasi Dana : Rp 1.605.089.816,- / <i>51 activities have been carried out for schools/ educational foundations around operations in DKI Jakarta, West Java, Central Java, East Java, Lampung, North Sumatra, South Sumatra, and West Sumatra, with a fund realization of Rp1,605,089,816.</i>
Kolaborasi Bantuan Pendidikan / <i>Collaboration in Education Assistance</i>	TPB 4 Pendidikan Berkualitas / <i>SDG 4 Quality Education</i>	Pemberian dana bantuan pendidikan kepada Yayasan BUMN. / <i>Financial aid provided to BUMN Foundations</i>	Telah dilaksanakan di Jakarta dengan Realisasi Dana : Rp 1.705.000.000,- / <i>Activities have been carried out in Jakarta with a fund realization of Rp1,705,000,000.</i>
KAI-Pling/Peduli Lingkungan / <i>KAI-Pling/Peduli Lingkungan</i>	TPB 11 Kota dan Pemukiman yang Berkualitas / <i>SDG 11 Sustainable Cities and Communities</i>	KAI – Pling (Kereta Api Peduli Lingkungan) program atas kepedulian KAI terhadap lingkungan, sarana dan prasarana umum, pengelolaan sampah, serta penanaman pohon yang berada di sekitar proses bisnis KA. / <i>Support programs for the community aimed at enhancing comfort in worship rollingstock through construction and renovation of worship infrastructure</i>	(KAI Pling) Telah dilaksanakan 58 kegiatan untuk masyarakat sekitar operasional di DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, DI Yogyakarta, Sumatera Utara, Sumatera Selatan dengan Realisasi Dana : Rp 2.848.246.177,- / <i>(KAI Pling) 58 activities have been carried out for communities around operations in DKI Jakarta, West Java, Central Java, East Java, Yogyakarta, North Sumatra, and South Sumatra, with a fund realization of Rp2,848,246,177.</i>
KAI Sar-I/Sarana Ibadah	TPB 11 Kota dan Pemukiman yang Berkualitas / <i>SDG 11 Sustainable Cities and Communities</i>	Program dukungan untuk masyarakat dalam meningkatkan kenyamanan dalam beribadah berupa pembangunan dan renovasi sarana ibadah. / <i>Support program for society to increase their comfort in worship by construct and renovate religion worship buildings.</i>	Telah dilaksanakan 63 kegiatan untuk masyarakat sekitar operasional di Bali, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, DI Yogyakarta, Lampung, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sumatera Barat dengan Realisasi Dana : Rp 1.726.089.400,- / <i>63 activities have been carried out for communities around operations in Bali, DKI Jakarta, West Java, Central Java, East Java, Yogyakarta, Lampung, North Sumatra, South Sumatra, and West Sumatra, with a fund realization of Rp1,726,089,400.</i>



Jenis Kegiatan TJSL TJSL Activity	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) Sustainable Development Goals (SDGs)	Penjelasan Description	Capaian Achievements
KAI Go Green	TPB 15 Ekosistem Darat / SDG 15 Life on Land	Program Pelestarian Alam, pengelolaan sampah, serta penanaman pohon yang berada di sekitar proses bisnis KAI. / <i>Environmental preservation programs, waste management, and tree planting around KAI's business processes</i>	Telah dilaksanakan 22 kegiatan untuk lingkungan hidup sekitar operasional di DKI Jakarta, Banten Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, DI Yogyakarta, Lampung, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Sumatera Barat dengan Realisasi Dana : Rp 665.635.000,- / <i>22 activities have been carried out for environmental conservation around operations in DKI Jakarta, Banten, West Java, Central Java, East Java, Yogyakarta, Lampung, North Sumatra, South Sumatra, and West Sumatra, with a fund realization of Rp665,635,000.</i>
Total Realisasi Dana Program TJSL / Total Realization of CSER Program Funds			Rp 14.999.621.732,-

Selain program-program TJSL, KAI juga melakukan kontribusi yang lebih luas terutama untuk kesejahteraan masyarakat pada TPB 8 Pekerjaan Layak dan Pertumbuhan Ekonomi. KAI memberikan pendanaan untuk meningkatkan kemampuan para pelaku usaha mikro dan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri. KAI melakukan pemberian bantuan pinjaman modal usaha kepada UMK melalui Bank BRI sesuai surat Kementerian BUMN Nomor : S-721/MBU/11/2022 tanggal 10 November 2022 tentang "Kerjasama Program pendanaan Usaha Mikro dan Usaha Kecil ("Kerja Sama Program PUMK)". Penyaluran dana PUMK yang disalurkan melalui Bank BRI terdiri dari wilayah Bandung, Malang, Medan, Padang, Purwokerto dan Yogyakarta, dan secara bertahap akan terus memperluas cakupan wilayah penyaluran ke sejumlah wilayah Indonesia lainnya. Pada tahun 2023, KAI menyalurkan pendanaan modal usaha kepada Bank BRI sebesar Rp 3.800.000.000,- yang baru tersalurkan kepada 73 UMK, sampai dengan tahun 2023 total UMK yang dibina oleh perseroan sebanyak 2.644 UMK. Tidak hanya itu, KAI juga melakukan program-program pembinaan seperti :

1. MiKA Hasanah. Program sertifikasi mitra binaan yang bertujuan untuk meningkatkan tingkat kepercayaan konsumen kepada produk mitra binaan, meliputi Sertifikasi Halal dan Produk Halal, *Brand Operation* dan *Online Single Submission (OSS)*
2. MiKA Go Global. Program yang mengikutsertakan mitra binaan dalam pameran yang diselenggarakan oleh pihak eksternal dalam negeri maupun luar negeri untuk memperkenalkan produk mitra binaan kepada khalayak yang lebih luas. Pada 2023, KAI berhasil mengikutsertakan mitra binaan pada *The 23rd Jakarta International Handicraft Trade Fair (InaCraft)* di Jakarta Convention Center, Pameran UMAMI ARENA di Norwegia, Pameran Kriya, Bazar UMKM untuk Indonesia, dan Yatimpreneur

In addition to TJSL programs, KAI also makes broader contributions, especially towards community welfare under SDG 8 (Decent Work and Economic Growth). KAI provides funding to enhance the capabilities of micro and small business operators to become resilient and self-reliant. This includes providing business capital loans to UMK through Bank BRI, as outlined in the Ministry of SOEs Letter Number: S-721/MBU/11/2022 dated November 10, 2022, regarding the 'Micro and Small Business Funding Program Cooperation.' The PUMK funds distributed through Bank BRI cover regions such as Bandung, Malang, Medan, Padang, Purwokerto, and Yogyakarta, with plans to gradually expand to other areas in Indonesia. In 2023, KAI provided Rp3,800,000,000 to Bank BRI, benefiting 73 UMK, bringing the total number of UMK supported by the company to 2,644. Additionally, KAI implements various mentoring programs, such as:

1. MiKA Hasanah: A certification program for partner enterprises aimed at enhancing consumer trust in their products, including Halal Certification and Product, Brand Operation, and Online Single Submission (OSS).
2. MiKA Go Global: A program that involves partner enterprises in exhibitions held by external parties both domestically and internationally to introduce their products to a wider audience. In 2023, KAI successfully participated in exhibitions such as *The 23rd Jakarta International Handicraft Trade Fair (InaCraft)* at the Jakarta Convention Center, UMAMI ARENA Exhibition in Norway, Craft Exhibition, UMKM Bazaar for Indonesia, and Yatimpreneur.

3. MiKA *Next Class*. Pelatihan dan pendampingan seperti penanganan krisis, *innovation and improvement*, manajemen keuangan, *content creator*, *digital marketing*, dan teknik foto produk yang diberikan kepada mitra binaan. KAI berharap usaha mereka bisa naik kelas dengan memenuhi minimal 2 kriteria pada peningkatan jumlah pegawai, peningkatan nilai pinjaman, peningkatan kapasitas produksi, peningkatan omzet, pelibatan masyarakat sekitar untuk menghasilkan produk, pemasaran produk di luar kota/negeri, dan atau memperoleh sertifikat nasional/internasional.
4. Teras MiKA. Program untuk mendukung UMK meningkatkan kemampuan dan menambah pendapatan dengan menyediakannya lokasi di area komersial KAI di stasiun-stasiun kereta api.

KAI melaksanakan tujuan berkontribusi pada penciptaan nilai tambah bagi perusahaan dengan prinsip yang terintegrasi, terarah dan terukur dampaknya serta akuntabel lewat penilaian *return on investment*. ROI mengukur dan menggali seberapa besar nilai sosial, lingkungan dan ekonomi yang tercipta dari implementasi program dengan membandingkan *net present value of benefits* (total outcome dari aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan) dengan *net present value of investment* (keseluruhan input baik dana, barang, dan waktu). Perusahaan dapat memperkirakan nilai investasi yang dikeluarkan untuk setiap program yang ditetapkan (*initial investment amount*) dan nilai manfaat atas investasi yang diterima oleh penerima manfaat (*impact value*).

Pada tahun 2023, Teras MiKA mendapatkan skor SROI sebesar 2.00. Program Teras MiKA merupakan program pengembangan masyarakat sebagai wujud tanggung jawab sosial KAI untuk peningkatan kesejahteraan ekonomi dan kualitas hidup para pelaku UMK Mitra Binaan Perseroan.

3. MiKA *Next Class*: Training and mentoring sessions covering crisis management, innovation and improvement, financial management, content creation, digital marketing, and product photography techniques provided to partner enterprises. KAI aims to help these businesses elevate their status by meeting at least two criteria for increasing employees, loan values, production capacity, revenue, involving the local community in product creation, marketing products outside their city/country, and/or obtaining national/international certifications.
4. Teras MiKA: A program to support UMK in enhancing their capabilities and increasing income by providing them locations in commercial areas at KAI railway stations.

KAI carries out its goal of contributing to value creation for the company through principles that are integrated, targeted, and measurable in their impact, as well as accountable through the assessment of return on investment (ROI). ROI measures and explores the extent of social, environmental, and economic value created from program implementation by comparing the net present value of benefits (the total outcome from economic, social, and environmental aspects) with the net present value of investment (all inputs including funds, goods, and time). The company can estimate the investment value expended for each established program (initial investment amount) and the benefit value received by the beneficiaries (impact value).

In 2023, Teras MiKA achieved an SROI score of 2.00. The Teras MiKA program is a community development initiative representing KAI's social responsibility aimed at improving the economic welfare and quality of life for micro and small business operators supported by the Company.



PT KAI (Persero) memberikan *input* sebesar Rp 301.253.863,- yang dirincikan sebagai berikut :

1. Tempat berjualan *offline* yang dinamakan Teras UMK di sisi selatan Stasiun Bandung untuk 25 pelaku UMK.
2. *Online training sistem Point of Sales (PoS)* sebanyak satu kali kepada 25 pelaku UMK.
3. 4 (empat) *hardware* dengan sistem *Point of Sales (PoS)*.
4. 2 (dua) pramuniaga untuk membantu melayani konsumen dan menjalankan operasional toko Teras UMK.
5. 14 pak kantong kresek ramah lingkungan yang terbuat dari singkong

Input tersebut menghasilkan *outcome* sebagai berikut :

1. Mengembangkan bisnis bagi 25 pelaku UMK di Kota Bandung melalui kasir digital (efisiensi dan akurasi pencatatan transaksi penjualan dan stok produk), tempat berjualan *offline* di Stasiun Bandung (memperluas pasar), dan bantuan pramuniaga.
2. Meningkatkan pendapatan pelaku UMK dengan total penjualan sebanyak 7188 produk UMK (fesyen, makanan, minuman, dan kerajinan) secara *offline* oleh pengunjung stasiun maupun karyawan.
3. Meningkatkan reputasi Perseroan sebagai perusahaan yang tidak hanya peduli pelaku usaha mikro dan kecil, namun juga lingkungan dengan tetap menyediakan kantong kresek berbahan alami dari singkong.
4. Meningkatkan reputasi dan pendapatan mitra iSeller selaku penyedia aplikasi kasir digital
5. Meningkatkan kepuasan pengunjung atas penambahan fasilitas berbelanja di Stasiun Bandung
6. Membantu Pemerintah Kota Bandung mencapai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) mengenai Program Pengembangan UMKM

PT KAI (Persero) provided input amounting to Rp 301,253,863 which was detailed as follows:

1. An offline sales area called Teras UMK on the south side of Bandung Station for 25 MSMEs.
2. Online Point of Sales (PoS) system training conducted once for 25 MSMEs.
3. 4 hardware units equipped with a Point of Sales (PoS) system.
4. 2 sales assistants to help serve customers and operate the Teras UMK store.
5. 14 packs of environmentally friendly bags made from cassava.

This input generated the following outcomes:

1. Developed businesses for 25 MSMEs in Bandung by providing digital cashier systems (enhancing efficiency and accuracy in recording sales transactions and product stock), an offline sales area at Bandung Station (expanding the market), and assistance from sales assistants.
2. Increased MSME players' income with total sales of 7,188 MSME products (fashion, food, beverages, and crafts) by station visitors and employees.
3. Enhanced the company's reputation as a corporation that cares not only for micro and small businesses but also for the environment by continuing to provide natural cassava-based bags.
4. Improved the reputation and income of iSeller partners as providers of digital cashier application.
5. Increased customer satisfaction with the addition of shopping facilities at Bandung Station.
6. Assisted the Bandung City Government in achieving the Regional Medium-Term Development Plan (RPJMD) regarding the MSME Development Program.

TANGGUNG JAWAB PENGEMBANGAN PRODUK DAN/ATAU JASA KEBERLANJUTAN

Inovasi dan Pengembangan Produk/Jasa Keuangan Berkelanjutan [OJK F.26]

Dalam upaya menjalankan proses bisnis secara berkelanjutan, KAI terus melakukan inovasi bagi pemangku kepentingan internal dan eksternal agar mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB). Pandemi COVID-19 mendorong KAI untuk melakukan *improvement* dalam kegiatan bisnisnya melalui digitalisasi layanan yang bertujuan untuk memudahkan pelanggan dalam mengakses produk/jasa yang dimiliki KAI serta memudahkan proses kerja pegawai. KAI melakukan inovasi layanan berbasis digital menggunakan aplikasi *Access by KAI* yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pelanggan untuk mengakses layanan KAI. Dengan adanya aplikasi ini pelanggan tidak harus mencetak tiket yang dibeli sehingga sekaligus mengurangi penggunaan kertas. Kemudahan pelanggan dalam mengakses layanan diwujudkan oleh KAI dengan mengembangkan berbagai macam fitur dan layanan di aplikasi *Access by KAI* dengan versi terbaru yaitu versi 6.0.69 sampai 2023. Terdapat beberapa fitur layanan di dalam aplikasi *Access by KAI* seperti *membership* dan *loyalty point* yang digunakan untuk menukar *rail point* yang didapat melalui pembelian tiket kereta. Tidak hanya itu, KAI juga memberikan kemudahan dalam pembayaran yang bisa dilakukan melalui QRIS, direct debit, Kartu Kredit, *virtual account*, *paylater*, gerai *retail* dan *e-wallet*. Bahkan sekarang KAI sudah memiliki *e-wallet* sendiri yang ada dalam aplikasi KAI *Access* yaitu *KAI Pay*. Di samping itu, aplikasi ini memudahkan pelanggan dalam melakukan pemesanan tiket kereta api mulai dari tiket KA antar kota, lokal, dan LRT Jabodebek. Tidak hanya pemesanan tiket, pada *Access by KAI* dapat melakukan pembatalan, reschedule, dan lainnya di manapun tanpa harus antri di stasiun.

KAI juga mengintegrasikan aplikasi *Access by KAI* dengan layanan anak perusahaan seperti KA Lokal yang dioperasikan oleh KAI *Commuter*, KA Bandara yang dioperasikan oleh KAI Bandara, pemesanan makanan dan minuman di atas KA (*Rail Food*), informasi jadwal dan pemesanan tiket KRL, dan informasi terkait KAI Logistik Ekspres. Selain itu, pelanggan juga dapat memesan tiket KCJB Whoosh di aplikasi *Access by KAI* serta dapat memilih moda transportasi yang digunakan untuk mengantarkan maupun menjemput pelanggan ke tempat tujuan. Hal ini dikarenakan *Access by KAI* telah mengintegrasikan transportasi antar moda di KAI *Access* melalui pemesanan Taksi atau Bus melalui layanan *First Mile* dan *Last Mile* yang dapat dipesan pada aplikasi *Access by KAI*.

Access by KAI memiliki fitur *connecting train*, dimana pelanggan dapat memesan tiket persambungan di *Access by KAI*. Sebagai contoh penumpang ingin naik kereta dari Jakarta menuju Banyuwangi, saat ini belum tersedia kereta langsung yang menuju ke Banyuwangi, dengan adanya fitur ini maka sistem di KAI *Access* akan

RESPONSIBILITY FOR SUSTAINABLE PRODUCT AND/OR SERVICE DEVELOPMENT

Innovation and Development of Sustainable Financial Products/Services [OJK F.26]

In its efforts to conduct business processes sustainably, KAI continuously innovates for both internal and external stakeholders to achieve the Sustainable Development Goals (SDGs). The COVID-19 pandemic has driven KAI to improve its business activities through the digitalization of services aimed at facilitating customer access to KAI's products/services and simplifying employee workflows. KAI implements digital service innovations using the *Access by KAI* app, which provides ease and comfort for customers to access KAI services. With this application, customers do not need to print purchased tickets, thereby reducing paper usage. KAI provides convenience for customers in accessing services by developing various features and services in the *Access by KAI* app, with the latest version being 6.0.69 as of 2023. The app includes several features such as membership and loyalty points used to redeem rail points earned through train ticket purchases. Additionally, KAI offers easy payment options through QRIS, direct debit, credit cards, virtual accounts, paylater, retail outlets, and e-wallets. KAI also has its own e-wallet, *KAI Pay*, integrated within the *Access by KAI* app. Moreover, the app simplifies ticket booking for intercity trains, local trains, and LRT Jabodebek. Beyond booking, *Access by KAI* allows customers to cancel, reschedule, and manage other services from anywhere without needing to queue at the station.

KAI has also integrated the *Access by KAI* app with services from its subsidiaries, such as local trains operated by KAI *Commuter*, airport trains operated by KAI Bandara, on-board food and beverage orders (*Rail Food*), KRL schedule information and ticket bookings, and KAI Logistik Ekspres information. Additionally, customers can book KCJB Whoosh tickets through the *Access by KAI* app and choose transportation modes for picking up or dropping off customers at their destinations. This is because *Access by KAI* has integrated multi-modal transport through the app, including taxi or bus bookings via *First Mile* and *Last Mile* services.

Access by KAI features a *connecting train* function, allowing customers to book connecting tickets directly through the app. For example, if a passenger wants to travel from Jakarta to Banyuwangi and there is no direct train available, this feature will help the system in KAI *Access* find connecting train schedules that can be booked



mencarikan jadwal kereta persambungan yang dapat dipesan pelanggan agar dapat menuju ke Banyuwangi. Untuk mengakomodasi penumpang yang bepergian secara berkelompok, saat ini di *Access by KAI* dapat dilakukan pemesanan dimana dalam satu kode *booking* bisa memesan hingga 10 orang penumpang.

Untuk memberikan kenyamanan pelanggan dalam melakukan perjalanan menggunakan kereta api di *Access by KAI* ditambahkan beberapa fitur seperti *Entertainment on Board* (EoB), dimana penumpang dapat mengakses video seperti film atau serial secara daring saat terhubung dengan jaringan intranet yang ada di dalam kereta. Ada juga fitur Premium Entertainment dimana video tersebut dapat diakses melalui jaringan Internet. Apabila penumpang ingin isi ulang pulsa telepon, pembelian paket data internet atau pembelian token listrik, hal itu dapat dilakukan pelanggan di aplikasi *Access by KAI*.

Untuk menambahkan kenyamanan pelanggan saat perjalanan menggunakan kereta api, pada aplikasi *Access by KAI* terdapat fitur *live tracking*, dimana pelanggan dapat melacak posisi kereta berada di atas KA, selain itu ada Fitur *Trip Planner* dimana pelanggan dalam menyusun rencana perjalanannya saat berada di kota tujuan sesuai dengan preferensi pelanggan. Untuk pemesanan hotel juga bisa dilakukan di aplikasi *Access by KAI*.

Pada inovasi keamanan dalam pengangkutan rel, sebelumnya KAI hanya mengangkut rel dengan maksimum jenis berat 54 dengan panjang 25 meter. Namun, guna mendukung proyek strategis nasional, saat ini KAI telah berhasil melakukan pengangkutan rel untuk jenis berat 60 dengan panjang 50 meter secara lancar, aman dan tepat waktu. Hal ini akan menambah kualitas dan cakupan rel kereta api sehingga semakin dapat berkontribusi bagi kemajuan Indonesia.

Produk/Jasa yang Sudah Dievaluasi Keamanannya bagi Pelanggan [OJK F.27][GRI 3-3, 416-1, 416-2]

Keselamatan pelanggan merupakan aspek krusial dalam bisnis perkeretaapian, karena insiden keselamatan dapat berpengaruh pada reputasi dan kepercayaan publik terhadap perusahaan. Maka dari itu, KAI selalu berkomitmen untuk mengevaluasi keamanan pada seluruh (100%) produk dan jasa kami. KAI telah menerapkan standar keselamatan, kesehatan, dan keamanan bagi para pelanggan dan mitra. KAI menerapkan pemenuhan aspek kesehatan dan keselamatan pelanggan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 355 Tahun 2020 tentang Penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Angkutan Orang dengan Kereta Api Kelas Ekonomi Tahun 2023, serta Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 346 Tahun 2020 tentang Penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Menyelenggarakan Angkutan Perintis Tahun 2023. Komitmen KAI dalam memastikan keamanan produk dan jasa kami sampai kepada keselamatan pelanggan terbukti dengan tidak adanya

to reach Banyuwangi. Additionally, to accommodate group travel, *Access by KAI* allows bookings for up to 10 passengers under a single booking code.

To enhance passenger comfort during train journeys, *Access by KAI* includes several features such as *Entertainment on Board* (EoB), which allows passengers to access videos like movies or series online while connected to the train's intranet. There is also a Premium Entertainment feature where videos can be accessed via the Internet. Additionally, passengers can use the *Access by KAI* app to top up phone credits, purchase data packages, or buy electricity tokens.

For further convenience, the app features live tracking, enabling passengers to track the train's location. There is also a Trip Planner feature to help passengers plan their activities in the destination city according to their preferences. Hotel bookings can also be made through the *Access by KAI* app.

In terms of rail transportation security innovation, KAI has previously transported rails with a maximum weight of 54 kg and a length of 25 meters. However, to support national strategic projects, KAI has successfully transported rails with a weight of 60 kg and a length of 50 meters smoothly, safely, and on time. This improvement will enhance the quality and coverage of railway tracks, further contributing to Indonesia's movement.

Products/Services Evaluated for Customer Safety [OJK F.27][GRI 3-3, 416-1, 416-2]

Customer safety is a crucial aspect of the railway business, as safety incidents can impact the company's reputation and public trust. Therefore, KAI is committed to evaluating the safety of all (100%) of our products and services. KAI has implemented safety, health, and security standards for customers and partners. The company adheres to customer health and safety aspects based on the Minister of Transportation Decree No. KM 355 of 2020 regarding the Assignment to PT Kereta Api Indonesia (Persero) to Provide Public Service Obligations (PSO) for Economy Class Passenger Transport in 2023, and the Minister of Transportation Decree No. KM 346 of 2020 regarding the Assignment to PT Kereta Api Indonesia (Persero) to Provide Pioneer Transport in 2023. KAI's commitment to ensuring the safety of our products and services, and ultimately customer safety, is evidenced by the absence of non-compliance incidents related to the health and safety impacts of our products/services. [GRI 2-27]

insiden ketidakpatuhan terkait dampak kesehatan dan keselamatan produk/jasa. [GRI 2-27]

Dengan pencabutan status pandemi dan keadaan yang telah berangsur membaik, KAI menerapkan penilaian dampak kesehatan dan keselamatan penumpang sesuai kebijakan Menteri Perhubungan serta perubahannya. Petugas KAI yang bersinggungan secara langsung dengan pelanggan dipastikan telah mendapat vaksin COVID-19 serta vaksin *booster*. Adapun, pada angkutan kereta api barang, KAI mengacu pada ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api dan aturan perubahannya.

Keamanan perjalanan kereta api juga dipastikan dengan rutin mengevaluasi sarana dan prasarana. Pada sarana misalnya, sebelum dapat beroperasi, kereta, gerbong dan lokomotif harus dicek dan dipastikan kelayakannya oleh petugas sarana. KAI melakukan pengecekan harian sebelum sarana digunakan hingga pengecekan enam bulanan, tahunan, dua tahunan, dan empat tahunan untuk pengecekan yang semakin kompleks dan menyeluruh. Begitu juga dengan prasarana seperti jalur dan rel kereta api. Pemeriksaan rutin setiap hari dilakukan oleh Petugas Pemeriksa Jalur (PPJ) yang memastikan kondisi jalur yang akan dilewati kereta api aman dan bebas dari gangguan.

KAI juga terus melakukan inovasi dan peningkatan keamanan angkutan barang yang bertujuan dapat meningkatkan kepuasan mitra. Protokol kesehatan yang sudah dilakukan adalah memberikan fasilitas tempat cuci tangan dan *hand sanitizer* di wilayah Terminal serta peningkatan pengawasan dengan memasang CCTV pada lokasi tempat muat dan bongkar dan memastikan petugas keamanan bertugas di wilayah yang dianggap rawan untuk memastikan keamanan barang terutama angkutan peti kemas. Kami juga memastikan tersedianya APAR di Kereta Bagasi dan timbangan yang sudah ditera guna mendukung kelancaran proses pengangkutan *retail*. Terakhir, memastikan petugas menggunakan APD dan melakukan pekerjaan sesuai dengan SOP yang ada.

KAI memosisikan kesehatan dan keselamatan pelanggan dan mitra sebagai aspek penting yang senantiasa diprioritaskan, antara lain melalui komitmen untuk dapat memberikan produk dan jasa yang tidak hanya unggul namun juga aman kepada seluruh pelanggan. Atas pemahaman tersebut, KAI berkomitmen untuk dapat memberikan jaminan keamanan produk dan jasa kepada seluruh pelanggan. KAI senantiasa mengutamakan penerapan standarisasi keselamatan, kesehatan, dan keamanan bagi seluruh pelanggan dan mitra usaha, dan secara terus-menerus mewujudkan peningkatan layanan kereta api pada seluruh layanannya.

With the lifting of the pandemic status and the improving situation, KAI has implemented health and safety impact assessments for passengers in accordance with the Minister of Transportation's policies and their amendments. KAI ensures that employees who interact directly with customers have received COVID-19 vaccinations and booster shots. For freight train services, KAI adheres to the provisions of the Minister of Transportation Regulation No. PM 48 of 2014 concerning the Procedures for Loading, Arranging, Transporting, and Unloading Goods by Train and its amendments.

Rail travel safety is also ensured through regular evaluations of rollingstock and infrastructure. For example, before operation, trains, carriages, and locomotives must be checked and deemed fit for use by rollingstock officers. KAI conducts daily checks before use, as well as more complex and comprehensive checks every six months, annually, biennially, and quadrennially. Similarly, infrastructure such as tracks and railway lines are inspected daily by Track Inspectors (PPJ) to ensure the tracks are safe and free from obstructions.

KAI continuously innovates and enhances the safety of freight transport to increase partner satisfaction. Health protocols implemented include providing handwashing facilities and hand sanitizers at terminals, increasing surveillance by installing CCTV at loading and unloading locations, and ensuring security personnel are stationed in vulnerable areas to ensure the safety of goods, especially container transport. We also ensure the availability of fire extinguishers (APAR) in baggage cars and calibrated scales to support the smooth retail transportation process. Lastly, we ensure that employees use personal protective equipment (PPE) and perform their duties according to existing SOPs.

KAI prioritizes customer health and safety as an essential aspect, committing to providing products and services that are not only excellent but also safe for all customers. With this understanding, KAI is committed to guaranteeing the safety of products and services for all customers. KAI consistently prioritizes the implementation of safety, health, and security standards for all customers and business partners, continuously improving railway services across all its offerings.



Namun, terkadang terdapat perilaku pelanggan yang dapat membahayakan diri sendiri. Aksi petugas pengamanan Stasiun Pasar Minggu yang berhasil mengamankan pelanggan Commuterline yang hendak melakukan percobaan bunuh diri di area peron pada 2 September 2023, merupakan cerminan dari nilai-nilai yang sudah membudaya dalam seluruh tindakan petugas KAI. Manajemen terus menekankan kepada seluruh petugas, khususnya *frontliner* untuk memiliki sikap cepat tanggap, keberanian, dan kepedulian yang tinggi. Tindakan petugas kami telah mendapat perhatian luas di media sosial dan didukung serta diapresiasi oleh masyarakat. Aksi ini adalah contoh nyata dari komitmen KAI untuk memberikan layanan yang lebih dari sekedar transportasi. Keselamatan seluruh penumpang kami adalah prioritas utama. KAI berkomitmen untuk menjaga kepercayaan seluruh pelanggan yang telah setia menggunakan jasa kami. Kami memastikan bahwa semua (100%) petugas keamanan kami telah dilatih dalam menerapkan prosedur keamanan yang memperhatikan hak asasi manusia. [GRI 410-1]

Dampak Produk/Jasa [OJK F.28]

KAI mengidentifikasi dampak produk dan jasa serta mengelompokkan dampak-dampak tersebut menjadi dampak positif dan negatif. Dampak positif dari produk dan jasa kereta api antara lain menjadi solusi mobilitas masyarakat yang berkapasitas massal dan ramah lingkungan. Pada angkutan penumpang satu gerbong dapat mengangkut 175 penumpang dan dapat lebih terutama untuk kereta Jabodetabek di jam pergi dan pulang kerja hingga mencapai satu juta penumpang setiap harinya. Sementara itu untuk angkutan barang satu gerbong bisa mengangkut 50 ton barang atau seukuran 2 truk kontainer. Bahkan, satu rangkaian KA angkutan batu bara di Sumatera bagian selatan dapat menarik 60 gerbong atau 3.000 ton sekaligus yang jika diangkut truk maka butuh kurang lebih 120 truk. Pemilihan Kereta Api sebagai angkutan penumpang dan barang tentu saja lebih efisien dan ramah lingkungan karena rendah emisi dan polusi.

Hal ini menyebabkan distribusi nilai ekonomi yang memacu peningkatan ekonomi masyarakat, melalui penghematan biaya transportasi. Selain itu KAI juga menyerap tenaga kerja dan bekerjasama dengan pemasok lokal yang semakin berkontribusi terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat.

Adapun, dampak negatif dari kegiatan operasional kereta api antara lain berupa kemungkinan dampak lingkungan dan khususnya perlintasan sebidang jalur kereta api tanpa izin dan/atau tanpa penjaga, yang menghadirkan risiko terjadinya kecelakaan. Di samping itu, perlintasan sebidang tanpa izin dan tanpa penjaga menghadirkan dampak lain berupa kemacetan kendaraan termasuk kendaraan yang melintas baik menuju ataupun dari arah stasiun.

However, sometimes there are behaviors from passengers that can be hazardous to themselves. An example is the security staff at Pasar Minggu Station successfully intervening with a Commuterline passenger who attempted suicide on the platform on September 2, 2023. This incident reflects the deeply ingrained values in all actions of KAI staff. Management continually emphasizes the importance for all personnel, especially frontliners, to exhibit quick response, courage, and high levels of care. This action by our staff has received widespread attention on social media and has been supported and appreciated by the public. This is a real demonstration of KAI's commitment to providing services beyond just transportation. The safety of all our passengers is our top priority. KAI is committed to maintaining the trust of all our loyal customers. We ensure that all (100%) of our security personnel are trained in security procedures that respect human rights. [GRI 410-1]

Product/Service Impacts [OJK F.28]

KAI identifies the impacts of its products and services and categorizes these impacts into positive and negative effects. The positive impacts of railway products and services include providing a high-capacity and environmentally friendly mobility solution for the community. For passenger transport, one carriage can carry 175 passengers, and even more, especially for commuter trains in the Greater Jakarta area during peak hours, reaching up to one million passengers daily. For freight transport, one carriage can carry 50 tons of goods, equivalent to two container trucks. In South Sumatra, a coal transport train can pull 60 carriages or 3,000 tons at once, which would require approximately 120 trucks if transported by road. Choosing rail transport for passengers and goods is more efficient and environmentally friendly due to its low emissions and pollution.

This leads to the distribution of economic value, which stimulates economic growth in the community through transportation cost savings. Additionally, KAI absorbs labor and collaborates with local suppliers, further contributing to the community's welfare.

However, the negative impacts of railway operations include potential environmental impacts and, specifically, unauthorized and/or unguarded railway crossings, which pose accident risks. Moreover, unauthorized and unguarded crossings cause other issues such as traffic congestion, including vehicles crossing to or from the station.

Mengetahui dampak-dampak tersebut kami memastikan bahwa setiap produk dan jasa kami telah mengikuti peraturan dan kebijakan yang berlaku dengan memiliki informasi label dan/atau penjelasan dari pegawai kami yang akurat dan dapat dimengerti oleh seluruh pelanggan KAI, khususnya terkait keamanan dan dampak lingkungan atau sosial yang mungkin timbul dari penggunaan produk atau jasa. Selama 2023 tidak terjadi insiden ketidakpatuhan regulasi yang berlaku terkait informasi produk dan jasa atau menyangkut pemasaran yang KAI lakukan. [GRI 2-27, 417-1, 417-2, 417-3]

Tidak hanya itu, PT Kereta Api Indonesia telah mengimplementasikan berbagai langkah untuk mengurangi dan memulihkan dampak negatif terhadap hak asasi manusia dalam operasionalnya. Beberapa diantaranya adalah: (1) Memberikan pelatihan dan edukasi kepada karyawan tentang pentingnya hak asasi manusia dan bagaimana mengimplementasikannya dalam tugas sehari-hari. Ini termasuk pelatihan tentang anti-diskriminasi, kesetaraan gender, dan hak-hak pekerja. (2) layanan konsultasi untuk memastikan bahwa korban mendapatkan keadilan dan pemulihan yang layak, serta untuk mencegah terjadinya kembali pelanggaran hak asasi manusia di masa depan.

Insiden Ketidakpatuhan terkait Keamanan atau Keselamatan atas Penggunaan Produk/Jasa [GRI 416-2]

Secara berkala, KAI melakukan penelaahan terhadap perkembangan peraturan perundang-undangan dan standar *best practices*, mencakup terkait aspek keamanan atau keselamatan pelanggan dalam penggunaan produk/jasa Perseroan. Lebih dari itu, KAI juga menerapkan mekanisme yang diperlukan dalam memonitor penerapan peraturan perundang-undangan dan standar *best practices* keamanan atau keselamatan pelanggan di lingkungan Perseroan, serta memastikan bahwa regulasi yang berlaku senantiasa diterapkan secara efektif.

Tidak terdapat insiden ketidakpatuhan berkenaan dengan keamanan dan keselamatan penggunaan produk/jasa KAI selama 2023. [GRI 2-27]

Jumlah Produk yang Ditarik Kembali [OJK F.29]

Kami selalu berupaya semaksimal mungkin dengan konsisten untuk menjamin seluruh produk dan jasa perkeretaapian terjamin keamanan dan kelancarannya. Menanggapi hal tersebut, selama tahun 2023 terdapat produk atau jasa KAI yang ditarik kembali. Pada prasarana, selama tahun 2023, terdapat kondisi rel terpasang yang rusak dan perlu diganti. Volume total penggantian rel *existing* pada tahun 2023 adalah 317.214 meter. Penggantian ini dilakukan karena kondisi rel mengalami *defect*, aus, korosi, serta untuk mengakomodasi peningkatan jumlah kereta yang lebih tinggi. Di sisi sarana, terdapat gangguan operasional yang menyebabkan penarikan kembali sebanyak 207 kali pada lokomotif, dengan penyebab dominan adalah gangguan Traksi Motor (TM) dan *Fuel Transfer Pump* (FTP). Selain itu, gangguan pada kereta terjadi sebanyak 42 kali, dengan penyebab dominan adalah genset mati.

Understanding these impacts, we ensure that all our products and services comply with applicable regulations and policies, providing accurate and understandable label information and/or explanations from our employees to all KAI customers, particularly regarding safety and potential environmental or social impacts. In 2023, there were no incidents of non-compliance with applicable regulations related to product and service information or marketing conducted by KAI.

[GRI 2-27, 417-1, 417-2, 417-3]

Furthermore, PT Kereta Api Indonesia has implemented various measures to mitigate and address the negative impacts on human rights within its operations. Some of these initiatives include: (1) Providing training and education to employees on the importance of human rights and how to implement them in their daily duties. This includes training on anti-discrimination, gender equality, and workers' rights. (2) Offering consultation services to ensure that victims receive appropriate justice and recovery, as well as to prevent future human rights violations.

Incidents of Non-Compliance Concerning the Safety or Security of Product/Service Use [GRI 416-2]

Periodically, KAI reviews the development of laws and regulations as well as best practice standards, including aspects related to customer safety or security in the use of the company's products/services. Furthermore, KAI implements the necessary mechanisms to monitor the application of laws and regulations and best practice standards for customer safety or security within the company, ensuring that applicable regulations are always effectively implemented.

There were no incidents of non-compliance concerning the safety and security of KAI's products/services in 2023. [GRI 2-27]

Number of Products Recalled [OJK F.29]

We consistently strive to ensure the safety and reliability of all railway products and services. However, during 2023, there were instances where KAI had to recall certain products or services. In terms of infrastructure, there were damaged installed rails that needed replacement. The total volume of existing rail replacements in 2023 was 317,214 meters. This replacement was necessary due to defects, wear, corrosion, and to accommodate the increased number of trains. On the equipment side, there were 207 operational disruptions that led to locomotive recalls, primarily due to issues with the Traction Motor (TM) and Fuel Transfer Pump (FTP). Additionally, there were 42 disruptions involving train carriages, mainly due to generator failures.



Kebijakan dalam Menjaga Kerahasiaan Data Pelanggan [GRI 3-3, 418-1]

Teknologi informasi digital dapat meningkatkan efisiensi operasional dan kenyamanan pelanggan. Penerapan teknologi terbaru juga memungkinkan perusahaan untuk tetap kompetitif dalam industri yang berkembang pesat. Namun transformasi digital juga rentan mempengaruhi keamanan pelanggan, KAI memahami data atau informasi pribadi tentang individu yang dapat diidentifikasi dari data atau informasi lainnya yang dapat atau kemungkinan dapat diakses oleh KAI selama proses penggunaan produk atau jasa perlu untuk dijaga. Dengan pemahaman tersebut, KAI menerapkan komitmen untuk menjaga kerahasiaan data pribadi masing-masing pelanggan secara ketat, antara lain melalui penggunaan aplikasi KAI Access. Kebijakan terkait kerahasiaan data pelanggan yang diterapkan oleh KAI telah disosialisasikan melalui artikel "Kebijakan Privasi" yang tersedia pada aplikasi KAI Access.

Selain itu, PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga memberikan kemudahan layanan pada saat pelanggan melakukan *boarding pass* dengan menggunakan *Face Recognition Boarding Gate*. Teknologi ini merupakan fasilitas layanan *boarding* pada stasiun yang telah dilengkapi kamera untuk mengidentifikasi dan memvalidasi identitas penumpang melalui wajah yang datanya sudah diintegrasikan dengan data tiket kereta. Inovasi ini bertujuan untuk mempermudah pelanggan KA Jarak Jauh yang ingin naik kereta api, tanpa perlu repot menunjukkan berbagai dokumen seperti *boarding pass* fisik, *e-boarding pass*, ataupun KTP.

Proses registrasi *Face Recognition* dapat dilakukan baik melalui aplikasi KAI Access ataupun di stasiun. Registrasi di stasiun dapat dilakukan pada mesin *Check-in Counter* (CIC) atau melalui petugas layanan khusus di stasiun. Proses registrasi tidak dapat diwakili namun cukup membawa e-KTP. Proses registrasi langsung dilakukan dengan menempelkan e-KTP pada perangkat *Reader* kemudian menempelkan jari telunjuk kanan atau kiri pada pemindai yang ada di e-KTP *reader*. Bagi pelanggan yang tidak dapat melakukan registrasi karena tidak memiliki e-KTP seperti pelanggan anak atau e-KTP nya dalam keadaan rusak tidak perlu khawatir. Proses registrasi tetap dapat dilakukan melalui petugas layanan.

Pendaftaran cukup sekali dan berlaku 1 tahun, serta bisa digunakan di seluruh stasiun yang sudah memiliki fasilitas *Face Recognition Boarding Gate*. Jika sudah melakukan registrasi, pelanggan tidak perlu lagi melakukan cetak *boarding pass*. Pelanggan dapat langsung menuju ke *Face Recognition Boarding Gate* jika waktu untuk *boarding* sudah dapat dilakukan. Pelanggan mengarahkan wajah ke mesin pemindai dan jika data tiket, identitas, dan syarat lainnya sudah sesuai, maka *gate* akan otomatis terbuka. Proses pemindaian wajah pelanggan dan proses verifikasi seluruh data yang tersimpan di sistem KAI sangat cepat, sehingga hal tersebut akan sangat mempermudah pelanggan dan memperlancar antrean saat proses *boarding*.

Policy on Maintaining Customer Data Confidentiality [GRI 3-3, 418-1]

Digital information technology can enhance operational efficiency and customer convenience. The adoption of the latest technology also allows the company to remain competitive in a rapidly evolving industry. Regarding customer security, KAI understands the importance of protecting personal data or information that can identify individuals, which may be accessed by KAI during the use of its products or services. With this understanding, KAI is committed to strictly maintaining the confidentiality of each customer's personal data, including through the use of the KAI Access application. The customer data confidentiality policy implemented by KAI has been communicated through the "Privacy Policy" article available on the KAI Access application.

In addition, PT Kereta Api Indonesia (Persero) also provides convenience for customers during the boarding process through the Face Recognition Boarding Gate. This technology is a boarding service facility at stations equipped with cameras to identify and validate passenger identities through facial recognition, with data integrated with the train ticket information. This innovation aims to simplify the boarding process for Long-Distance Train passengers by eliminating the need to present various documents such as physical boarding passes, e-boarding passes, or ID cards.

The Face Recognition registration process can be completed either through the KAI Access app or at the station. Registration at the station can be done at the Check-in Counter (CIC) machines or with the help of special service personnel. The registration process must be done in person and requires bringing an e-ID card. To register, customers place their e-ID card on the Reader device and then scan their right or left index finger on the reader attached to the e-ID card reader. For customers who cannot register because they do not have an e-ID card, such as children or those with damaged e-ID cards, they can still complete the registration through service personnel.

The registration is a one-time process valid for one year and can be used at any station equipped with the Face Recognition Boarding Gate facility. Once registered, customers do not need to print a boarding pass. They can go directly to the Face Recognition Boarding Gate when boarding time is available. Customers simply direct their face to the scanner, and if the ticket data, identity, and other requirements are correct, the gate will automatically open. The face scanning and verification process is very quick, which greatly facilitates the boarding process and reduces queue times, which greatly facilitates the boarding process and reduces queue times.

Penumpang tidak perlu khawatir dengan keamanan data pada fitur *face recognition* yang dipergunakan oleh KAI, sebab KAI telah memiliki manajemen keamanan informasi yang baik. KAI sudah mengimplementasikan Sistem Manajemen Keamanan Informasi berstandar internasional ISO 27001 tentang Standardisasi Manajemen Keamanan Informasi. Data penting seperti nama, Nomor Induk Kependudukan (NIK), dan foto wajah pelanggan akan disimpan pada infrastruktur KAI dan hanya dipergunakan untuk proses *Face Recognition Boarding Gate* secara digital. Data privasi penumpang akan disimpan dalam waktu 1 tahun dan dihapus oleh sistem setelahnya. Penumpang juga berhak mengajukan penghapusan data dirinya sewaktu-waktu setelah melakukan registrasi melalui aplikasi KAI Accesss atau dengan mengajukan penghapusan data kepada petugas *Customer Service* di stasiun. Meskipun demikian, KAI tetap memberikan pilihan kepada penumpang untuk melakukan *boarding* melalui *Face Recognition* ataupun manual. Bagi penumpang yang menghendaki *boarding* dengan *Face Recognition* akan terlebih dahulu dimintai persetujuan pada proses pendaftarannya, baik pendaftaran di aplikasi KAI Accesss ataupun di stasiun.

Penerapan kebijakan kerahasiaan data pelanggan dilakukan sebagai pemenuhan terhadap Undang-Undang Nomor 27 tahun 2022 tentang Perlindungan Data Pribadi serta pemenuhan regulasi pemerintah bahwa penyelenggara sistem elektronik untuk pelayanan publik harus menerapkan sistem manajemen pengamanan informasi seperti tertera pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik, Peraturan Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN) Nomor 8 Tahun 2020 tentang Sistem Pengamanan dalam Penyelenggaraan Sistem Elektronik, dan Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik. Secara internal, KAI telah menyusun dan memiliki kebijakan yang mengatur penjagaan kerahasiaan data pelanggan, yang termuat di dalam Manajemen Keamanan Data berdasarkan Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.K/KL.104/VIII/1/KA-2022 tentang Pedoman Tata Kelola Data (Data Governance) Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko. Perseroan juga telah melakukan *Information Technology Maturity and Capability Assessment* berdasarkan *Control Objectives for Information and Related Technology* (COBIT) 2019 dengan nilai 3,42 dari 5.

KAI sudah mengimplementasikan *cyber security tools* terbaik dan memiliki *IT Security Operation Center* yang mengidentifikasi dan menangani ancaman keamanan siber secepat mungkin sebelum kerusakan signifikan terjadi. Insiden siber menjadi ancaman nyata bagi semua bisnis yang menggunakan teknologi digital. KAI mengelola insiden siber dengan pembentukan Tim Tanggap Insiden Siber yang sudah terintegrasi dengan BSSN melalui Keputusan Direksi SK.U.KO.101/VII/3/KA-2023. Perseroan secara terus-menerus memastikan kontrol terkait keamanan informasi

Passengers need not worry about the security of their data when using KAI's Face Recognition feature, as KAI has robust information security management practices. KAI has implemented an Information Security Management System compliant with the international ISO 27001 standard for Information Security Management. Important data such as names, National Identity Numbers (NIK), and facial photos are stored on KAI's infrastructure and are used solely for the Face Recognition Boarding Gate process in a digital format. Passenger privacy data will be retained for one year and then deleted by the system. Passengers also have the right to request data deletion at any time after registration through the KAI Access app or by contacting Customer Service at the station. Nevertheless, KAI offers passengers the choice of boarding either through Face Recognition or manually. For those opting for Face Recognition, consent will be obtained during the registration process, whether through the KAI Access app or at the station..

The implementation of customer data confidentiality policies aligns with Law No. 27 of 2022 on Personal Data Protection and meets government regulations requiring electronic system operators for public services to implement information security management systems. This is in accordance with: Government Regulation of the Republic of Indonesia No. 71 of 2019 on Electronic System and Transaction Implementation, Regulation of the National Cyber and Crypto Agency (BSSN) No. 8 of 2020 on Security Systems in Electronic System Implementation, and Presidential Regulation No. 95 of 2018 on Electronic-Based Government Systems. Internally, KAI has developed and implemented policies governing the confidentiality of customer data, as outlined in the Data Governance guidelines based on Director's Regulation No. PER.K/KL.104/VIII/1/KA-2022 on Data Governance, overseen by the Finance and Risk Management Director. The company has conducted an Information Technology Maturity and Capability Assessment according to Control Objectives for Information and Related Technology (COBIT) 2019, scoring 3.42 out of 5.

KAI has implemented top-tier cybersecurity tools and maintains an IT Security Operation Center to identify and address cyber threats promptly before significant damage occurs. Recognizing the reality of cybersecurity threats, KAI manages cyber incidents through an Incident Response Team integrated with BSSN, as stipulated in the Director's Decree SK.U.KO.101/VII/3/KA-2023. The company continuously ensures controls related to information security, focusing on confidentiality, integrity, and availability. As of December 31, 2023, KAI has not received any complaints related to customer privacy violations.



yang mencakup tiga aspek *confidentiality*, *integrity*, dan *availability*. Sampai dengan 31 Desember 2023, KAI tidak menerima pengaduan pelanggaran privasi pelanggan.

Pengukuran Standar Layanan Penyediaan Produk/Jasa dan Publikasi Hasilnya

KAI memahami bahwa keberadaan standar layanan penyediaan produk/jasa merupakan aspek yang penting. Hal tersebut merupakan wujud komitmen KAI dalam memprioritaskan keselamatan dan kenyamanan pelanggan dalam masing-masing layanan yang ditawarkan. Lebih dari itu, KAI juga memahami pentingnya praktik sosialisasi standar layanan kepada pelanggan agar pemenuhan standar pelayanan dapat terlaksana secara efektif, yang akhirnya berperan sebagai perangkat yang melindungi hak-hak pelanggan sebagai pemangku kepentingan yang sangat penting bagi Perseroan.

Secara berkala, KAI meninjau standar layanan bagi pelanggan sebagai upaya berkesinambungan guna menjamin keamanan dan keandalan layanan. KAI juga telah mempublikasikan standar layanan yang diterapkan bagi pelanggan melalui website kai.id, sosial media, laporan tahunan dan kanal keterbukaan informasi publik, sebagai media tempat masyarakat dapat memperoleh informasi apa saja yang diperlukan, kecuali data yang sifatnya dikecualikan menurut undang-undang.

Adapun, standar pelayanan angkutan penumpang di KAI diukur berdasarkan 2 aspek utama yaitu stasiun dan kereta, dengan pengukuran standar pelayanan dilakukan pada dimensi fisik dan nonfisik. Dimensi fisik adalah layanan yang memiliki wujud atau bersifat *tangible*, sedangkan dimensi non-fisik adalah layanan yang tidak memiliki wujud atau bersifat *intangible* namun tetap memiliki dampak yang besar pada kepuasan pelanggan, dan seluruh aspek tersebut dilakukan pengukuran dalam bentuk Survei Kepuasan Pelanggan yang dilakukan 2 kali dalam 1 tahun.

Dalam pembuatan standar layanan, KAI selalu memperhatikan seluruh lingkaran pelayanan yang dimiliki, seperti contohnya dalam pelayanan angkutan penumpang, KAI memiliki standar layanan bahkan sebelum pelanggan memulai perjalanan atau pra-perjalanan, selama perjalanan, sampai dengan purna-perjalanan. Contoh layanan yang dapat dinikmati oleh pelanggan sebelum memulai perjalanan adalah tersedianya website kai.id dan aplikasi KAI Access yang memuat informasi dan prosedur perjalanan dengan kereta api. Selain itu, KAI memiliki layanan *Contact Center* 121 yang mencakup sosial media, *e-mail*, telepon, dan pesan teks. Setelah itu, saat pelanggan akan melakukan perjalanan, KAI memiliki standar layanan mulai dari *gate* parkir stasiun keberangkatan, proses layanan di stasiun dan kereta, sampai dengan pelanggan tiba di tujuan dan meninggalkan area stasiun.

Tiga aspek yang mencakup *confidentiality* (kerahasiaan), *integrity* (integritas), dan *availability* (ketersediaan). Hingga 31 Desember 2023, KAI tidak menerima pengaduan pelanggaran privasi pelanggan.

Measurement of Service Standards for Product/Service Provision and Publication of Results

KAI understands that the existence of service standards for product/service provision is an important aspect. This reflects KAI's commitment to prioritizing customer safety and comfort in each service provided. Furthermore, KAI also recognizes the importance of socializing service standards to customers to ensure effective implementation, ultimately serving as a tool to protect customer rights as stakeholders with significant impact on the company.

Periodically, KAI reviews service standards for customers as a continuous effort to ensure service safety and reliability. KAI has also published the service standards applied to customers through the website kai.id, social media, the annual report, and public information disclosure channels, as media where the public can obtain any necessary information, except for data excluded by law.

The passenger transport service standards at KAI are measured based on two main aspects/objects: stations and trains, with service standard measurements conducted on both physical and non-physical dimensions. The physical dimension includes tangible services, while the non-physical dimension includes intangible services that still have a significant impact on customer satisfaction. All these aspects are measured through a Customer Satisfaction Survey conducted twice a year.

In creating service standards, KAI always considers the entire circle of service, such as in passenger transport services. KAI has service standards even before the journey begins (pre-journey), during the journey, and post-journey. Examples of services available to customers before starting their journey include the availability of the website kai.id and the KAI Access application, which contain information and procedures for train travel. Additionally, KAI offers the *Contact Center* 121 service, which includes social media, email, telephone, and text messages. When customers are about to travel, KAI has service standards from the departure station parking gate, service processes at the station and on the train, to the point where customers arrive at their destination and leave the station area.

Selain itu, layanan purna-perjalanan pun tersedia bagi pelanggan. Saat pelanggan memiliki barang yang tertinggal di area stasiun atau kereta, pelanggan dapat menghubungi layanan pelanggan di stasiun ataupun *Contact Center 121* untuk melakukan penelusuran terhadap barang tersebut. Selain itu, terdapat sejumlah layanan lain yang disediakan KAI, dengan semuanya memiliki standar layanan atau *Service Level Agreement* (SLA) yang terukur dan selalu terevaluasi dengan baik.

Survei Kepuasan Pelanggan [OJK F.30]

Sebagai BUMN yang beroperasi pada bidang jasa transportasi, KAI terus berupaya untuk dapat mengetahui dan melakukan evaluasi terhadap layanan yang diberikan bagi pelanggan. Hasil evaluasi merupakan dasar bagi KAI dalam menyusun prioritas perbaikan untuk periode berikutnya. Hal tersebut dilaksanakan antara lain melalui riset pasar yang dilakukan KAI secara berkala setiap semester pada beberapa stasiun kereta di kota-kota besar Jawa dan Sumatera.

Riset pasar dilaksanakan melalui wawancara langsung ataupun sambungan telepon kepada responden, untuk menilai sejumlah aspek terkait kereta api dan stasiun. Pada penilaian kereta api, sejumlah aspek yang dinilai meliputi Aspek fisik kereta makan, aspek fisik toilet, aspek fisik kabin penumpang, aspek non fisik keramahan, aspek non fisik informasi, aspek non fisik ketepatan waktu, aspek non fisik keamanan kereta. Kemudian, pada penilaian stasiun, aspek yang dinilai meliputi aspek fisik stasiun, aspek fisik ruang tunggu stasiun, aspek fisik boarding area, aspek fisik customer service, aspek fisik lokasi pembelian tiket hingga aspek non fisik akurasi informasi, aspek non fisik keramahan, aspek non fisik tarif dan tiket.

Survei kepuasan pelanggan pada semester I dan II tahun 2023 berhasil memperoleh skor *Customer Satisfaction Index* (CSI) masing-masing sebesar 4,44 dan 4,44 dari skala 1 (sangat tidak puas) sampai skala 5 (sangat puas). KAI juga melakukan evaluasi dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada pelanggan untuk periode selanjutnya.

Furthermore, post-journey services are also available to customers. If customers have left items in the station or on the train, they can contact the customer service at the station or *Contact Center 121* to trace the items. Additionally, KAI provides several other services, all of which have measurable service standards or *Service Level Agreement* (SLA) that are regularly evaluated.

Customer Satisfaction Survey [OJK F.30]

As a state-owned enterprise operating in the transportation services sector, KAI continuously strives to understand and evaluate the services provided to customers. The evaluation results serve as the basis for KAI in setting improvement priorities for the following year. This is carried out through market research conducted by KAI periodically every semester at several train stations in major cities in Java and Sumatera.

Market research is conducted through direct interviews or telephone calls with respondents to assess various aspects related to trains and stations. For train assessments, the aspects evaluated include physical aspects of dining cars, physical aspects of toilets, physical aspects of passenger cabins, non-physical aspects of hospitality, non-physical aspects of information, non-physical aspects of punctuality, non-physical aspects of train security. For station assessments, the aspects evaluated include the physical aspects of the station, the physical aspects of physical aspects of the station, physical aspects of the station waiting room, physical aspects of the boarding area, physical aspects of customer service, physical aspects of ticket purchase locations, as well as non-physical aspects of information accuracy, non-physical aspects of hospitality, and non-physical aspects of fare and tickets.

KAI conducted customer satisfaction surveys in the first and second semesters of 2023, with the *Customer Satisfaction Index* (CSI) scores of 4.44 and 4.44, respectively, on a scale of 1 (very dissatisfied) to 5 (very satisfied). KAI also conducts evaluations to improve services for the next period.



ASSURANCE OLEH PIHAK EKSTERNAL [OJK G.1] [GRI 2-5]

EXTERNAL ASSURANCE [OJK G.1] [GRI 2-5]

Pada tahun 2023, KAI menggunakan jasa eksternal independen sebagai penjamin yang memastikan kualitas dan keandalan informasi di dalam Laporan Keberlanjutan. Manajemen KAI telah memastikan bahwa Laporan Keberlanjutan ini telah disusun sesuai standar dan prosedur pelaporan yang benar. Lebih dari itu, manajemen KAI juga telah memastikan bahwa seluruh informasi yang diungkapkan melalui Laporan Keberlanjutan ini benar dan karenanya dapat dipertanggungjawabkan.

KAI menjalin kerjasama dengan PT Surveyor Carbon Consulting Indonesia sebagai pihak penjamin validitas dan kredibilitas Laporan Keberlanjutan tahun 2023 sesuai *assurance standard* AA1000 agar kualitas laporan yang dihasilkan tidak hanya memberikan informasi keberlanjutan KAI yang holistik namun sekaligus akurat dan terpercaya.

In 2023, KAI engaged the services of an independent external assurer to ensure the quality and reliability of information within the Sustainability Report. KAI management has ensured that this Sustainability Report is prepared in accordance with proper reporting standards and procedures. Furthermore, KAI management has also ensured that all information disclosed in this Sustainability Report is accurate and therefore accountable.

KAI collaborated with PT Surveyor Carbon Consulting Indonesia as the assurer to validate the validity and credibility of the 2023 Sustainability Report in accordance with AA1000 assurance standards. This ensures that the quality of the report not only provides holistic sustainability information about KAI but is also accurate and trustworthy.

INDEPENDENT ASSURANCE STATEMENT

Statement No: SMD-25614-NS-PT.KAI

REPORT ON SUSTAINABILITY ACTIVITIES IN THE SUSTAINABILITY REPORT OF PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) FOR 2023

NATURE OF ASSURANCE

PT Surveyor Carbon Consulting Indonesia (referred to as "SCCI" or "we") has been engaged by PT Kereta Api Indonesia (Persero) (referred to as "KAI" or "the reporting company") to provide independent assurance for KAI's Integrated Report 2023 (referred to as "the report"). As a state-owned transportation company in Indonesia, KAI's report reflects its commitment and performance in managing environmental, social, and governance impacts. SCCI's role is to assess the report based on the data and content from the reporting year.

INTENDED USERS OF THIS ASSURANCE STATEMENT

The purpose of this statement is to communicate to the Company's stakeholders our opinion, as well as our findings and recommendations, based on the results of our assurance work. This assurance statement applies only to the relevant information included in the scope of assurance. The entire content and information of this assurance engagement is in the responsibility of KAI.

RESPONSIBILITIES

Our responsibility to management involves assessing the report's content, formulating findings and recommendations, and delivering an opinion. We are also responsible for offering conclusions and recommendations within the scope of assurance standards, methods, and approaches. The directors, governing body, and management of KAI hold responsibility for the information and presentation in the Report, with SCCI having no role in its preparation. SCCI's evaluation is based solely on the most recent editorial and data provided in the final draft as of August 13th, 2024.

INDEPENDENCE, IMPARTIALITY, AND COMPETENCY

PT. Surveyor Carbon Consulting Indonesia (SCCI) guarantees that its assurance team is completely independent from KAI. This ensures that the assessment and statement preparation are free from any conflicts of

interest, with no personal or financial ties that could affect their objectivity.

The assurance team maintains impartiality throughout their evaluation, ensuring their findings are unbiased and based solely on evidence. SCCI's procedures safeguard against any undue influence or favouritism.

The team is highly skilled in sustainability reporting and ESG data analysis, holding certifications in GRI Standards, TCFD, and ISO 14064. These qualifications highlight their expertise and ability to accurately assess and validate KAI's sustainability report.

ASSURANCE STANDARDS, TYPE AND LEVEL OF ASSURANCE

The assurance process was carried out according to the AA1000 Assurance Standard (AA1000AS v3), providing Type 1 assurance on the report content. This included a moderate level of assurance on the procedures and evidence, reducing the risk of errors in the report's information and conclusions, though not to a very low level.

SCOPE OF ASSURANCE SERVICE

1. The report covers data and information for the period from January 1st, 2023, to December 31st, 2023.
2. The report addresses the following material topics: Occupational Health and Safety, Customer Safety, Employee Development and Welfare, Digital Information Technology, Compliance and Business Ethics, Energy, Economic Performance, Community Empowerment, Water and Effluents, Waste, and Emission.
3. Publicly disclosed information by KAI was reviewed to ensure that the report content adheres to reporting principles.
4. SCCI does not include financial data, information, or figures in the report content.

5. The quality and reliability of specific performance information were evaluated, along with adherence to the following reporting criteria:

- GRI Sustainability Reporting Standards 2021 (with reference)
- Otoritas Jasa Keuangan (OJK) Regulation No. 51/POJK.03/2017 with reference to OJK Circular Letter (SEOJK) 2022 No. 16/SEOJK.04/2021
- AA1000 Accountability Principles (2018)

LIMITATION OF ASSURANCE SERVICE

This assurance was conducted as a Type 1 Limited Assurance, which inherently has certain limitations. Specifically, our assurance did not include any financial-linked information, and we did not perform an in-depth accuracy check of the reported data. Additionally, we encountered limitations related to data access, the scope of assurance, time constraints, and geographical coverage.

To mitigate these limitations, we employed a data triangulation method, focusing on material issues identified through stakeholder engagement, and engaged closely with management to clarify data discrepancies. A sample-based approach was used where full data access was not possible, and feedback was provided to the company for continuous improvement in future reports. These measures were taken to enhance the reliability and robustness of our assurance within the context of the identified limitations. The assurer is not responsible for any data inaccuracies arising from incorrect information provided by the reporting organization.

METHODOLOGY

We carried out the assurance process following these procedures and activities:

1. Interviews with staff responsible for sustainability management, report preparation, and information provision.
2. Review of significant organizational developments.
3. Examination of supporting evidence for claims made in the reports.
4. Evaluation of the report's content, disclosures, and presentation against the principles and indicators of AA1000AS (2008) with the 2018 addendum, AA1000AP (2018), GRI Standards, and POJK51.

ASSURANCE OPINION

As part of our independent assurance engagement, we have KAI's sustainability report in relation to the AA1000 Assurance Standard. Our assessment covered the company's approach to identifying, monitoring, and managing its environmental, social, and governance impacts. KAI has identified key sustainability impacts associated with its operations and implemented systems to monitor and measure these impacts regularly.

In our opinion, the sustainability report of PT Kereta Api Indonesia presents a fair and accurate representation of the company's sustainability practices and performance. The report adheres to the GRI Standards 2021 (with reference) and complies to POJK 51, reflecting the company's dedication to sustainability and responsible business practices.

ADHERENCE TO AA1000 ACCOUNTABILITY PRINCIPLES STANDARD (2018)

INCLUSIVITY

KAI has shown a strong commitment to stakeholder inclusivity and engagement. The organization has implemented various initiatives, such as surveys to employees, customers, investors, suppliers, and experts, to deepen its understanding of stakeholder concerns.

MATERIALITY

KAI has identified 11 material topics in the report that are relevant, incorporating an assessment of both actual and potential impacts within the sustainability context. Additionally, the company has considered stakeholder expectations and concerns in determining the key material topics for this report.

RESPONSIVENESS

KAI has shown a commendable level of responsiveness by addressing stakeholders' concerns that impact its sustainability performance, which is reflected in its decisions, actions, and communication with stakeholders.

IMPACTS

KAI has methodically recognized the significant sustainability impacts linked to its operations, encompassing both environmental and social aspects. The company has established strong systems to consistently monitor and assess these impacts, such as tracking greenhouse gas emissions, energy efficiency efforts, waste reduction strategies, and the social benefits resulting from community outreach initiatives and employee engagement.

GLOBAL REPORTING INITIATIVES REPORTING STANDARDS CONCLUSIONS, FINDINGS, AND RECOMMENDATION

Based on our review, we found that the sustainability report of KAI aligns to the GRI Standards 2021(with reference). The report provides a through overview of the company's sustainability practices, performance, and contributions towards environmental and social governance goals. Furthermore, the report complies with the requirements stipulated in POJK 51, demonstrating the company's commitment to sustainable finance and transparent reporting.

As our recommendation, KAI should establish an ESG committee led by a director to ensure high-level oversight and integration of ESG initiatives, enhancing accountability and coordination. Additionally, developing a comprehensive human rights policy will formalize the company's commitment to human rights, manage risks, and ensure compliance with international standards. These steps will strengthen KAI's governance and support its sustainability goals.

PT. Surveyor Carbon Consulting Indonesia

Jakarta, 20 August 2024



Agus Rahmad
President Director



AA1000
Licensed Report
000-737/V3-HZEH1

PT Surveyor Carbon Consulting Indonesia

Menara Bidakara 2, 3rd Floor Unit 01&03A
Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 71-73, Jakarta 12870 – Indonesia

PT. Surveyor Carbon Consulting Indonesia, a subsidiary of PT Surveyor Indonesia and part of ID Survey, operates as a state-owned enterprise specializing in independent assurance services in Indonesia for over 21 years. The company is equipped to offer independent verification, validation, or testing for various business activities, supported by its AA1000 Assurance license (Assurance Provider number 000-737). Moreover, the company's assurance team has a deep understanding of the AA1000 Accountability Principles and extensive experience in drafting and reviewing sustainability and integrated reports.

The company adheres to a robust quality control system, including documented policies and procedures, and complies with ethical, professional, legal, and regulatory standards. This is evidenced by its adherence to SNI ISO/IEC 17020:2012, SNI ISO/IEC 17025:2017, SNI ISO/IEC 27001:2022, ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, and ISO 45001:2018 certifications.

PT. Surveyor Carbon Consulting Indonesia upholds a Code of Ethics throughout its operations, ensuring that all staff maintain integrity, objectivity, professional competence, due diligence, confidentiality, and adhere to high standards of professional and ethical conduct in their daily activities.

Additionally, the company's assurance team is not involved in any projects beyond the scope of independent assurance services and does not face any conflicts of interest with other services offered by PT. Surveyor Carbon Consulting Indonesia or its assurance team.



LEMBAR UMPAN BALIK [OJK G.2]

FEEDBACK FORM [OJK G.2]

Kami sangat berharap seluruh pemangku kepentingan dapat memberikan umpan balik atas Laporan Keberlanjutan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2023, yang hasilnya akan digunakan sebagai pedoman bagi upaya perbaikan dalam pengelolaan Kinerja Keberlanjutan kami hingga untuk Laporan Keberlanjutan di tahun mendatang. Umpan balik dapat disampaikan oleh pemangku kepentingan dengan mengisi serta mengirim formulir berikut ini melalui surat elektronik, faksimile, ataupun pos.

We highly encourage all stakeholders to provide feedback on the PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2023 Sustainability Report. The feedback received will be used as a guideline for improving our Sustainability Performance management and for the Sustainability Report in the coming years. Stakeholders can submit their feedback by filling out and sending the following form via email, fax, or post.

Pertanyaan Question	Setuju Agree	Tidak Setuju Disagree
Laporan ini telah memberikan informasi yang bermanfaat mengenai kinerja ekonomi, sosial, dan lingkungan Perseroan. / This report has provided useful information regarding economic, social and environmental performance of the Company.		
Data dan informasi yang diungkapkan mudah dipahami, lengkap, transparan, dan berimbang. / Data and information disclosed are easy to understand, complete, transparent, and balanced.		
Data dan informasi yang disajikan berguna dalam pengambilan keputusan. / Data and information disclosed are useful in decision-making		
Laporan ini menarik dan mudah dibaca. / This report is interesting and easy to read.		
Mohon berikan nilai mengenai aspek yang terdapat dalam laporan ini (nilai 1 = paling penting, 2 = penting, 3 = tidak penting, 4 = sangat tidak penting). / Please rate the aspects contained in this report (1 = most important, 2 = important, 3 = not important, 4 = very unimportant)		
(....) Anti Korupsi / Anti-Corruption		
(....) Kepegawaian / Employment		
(....) Kesehatan dan Keselamatan Kerja / Occupational Health and Safety		
(....) Pelatihan dan Pendidikan / Training and Education		
(....) Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan / Customer Health and Safety		

Mohon berikan komentar/saran/usulan bagi laporan ini.

Please provide comments/suggestions/suggestions for this report.

Nama

Name

.....

.....

Pekerjaan

Occupation

.....

.....

Institusi/Perusahaan

Institution/Company

.....

.....

Kontak (Telepon, e-mail)

Contact(Phone, e-mail)

.....

.....

Kategori Pemangku Kepentingan:

- ◊ Pemegang Saham
- ◊ Penumpang
- ◊ Pegawai
- ◊ Pemasok
- ◊ Pelanggan Angkutan Barang
- ◊ Media
- ◊ Railfans (Komunitas Pecinta Kereta Api)
- ◊ Lain-lain /

Saran dan tanggapan terhadap Laporan Keberlanjutan ini dapat Anda kirimkan melalui alamat berikut :

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung 40117
PO Box 1163 Bandung 40000, Indonesia.
Telp : (022) 4230031, 4230039, 4230054
Fax : (022) 4203342 ext. 10039
E-mail : dokumen@kai.id

Media Sosial

WhatsApp : 0811-1211-1121
Facebook : Kereta Api Kita, KAI121
Twitter : @Kereta Apikita, @kai121
Instagram : @Kereta Apikita, @kai121_
Youtube : Kereta Api Kita
TikTok : @kai121_
Podcast : Sahabat KAI

Stakeholder Category:

- ◊ Shareholders
- ◊ Passengers
- ◊ Employees
- ◊ Suppliers
- ◊ Freight Customers
- ◊ Media
- ◊ Railfans (Train Lovers Community)
- ◊ Others /

Input and feedbacks about this Sustainability Report, kindly send to:

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung 40117
PO Box 1163 Bandung 40000, Indonesia.
Telp : (022) 4230031, 4230039, 4230054
Fax : (022) 4203342 ext. 10039
E-mail : dokumen@kai.id

Social Media

WhatsApp : 0811-1211-1121
Facebook : Kereta Api Kita, KAI121
Twitter : @Kereta Apikita, @kai121
Instagram : @Kereta Apikita, @kai121_
Youtube : Kereta Api Kita
TikTok : @kai121_
Podcast : Sahabat KAI

TANGGAPAN TERHADAP UMPAN BALIK LAPORAN KEBERLANJUTAN TAHUN SEBELUMNYA [OJK G.3]

RESPONSE TO FEEDBACK ON THE PREVIOUS YEAR'S SUSTAINABILITY REPORT [OJK G.3]

Kami tidak mendapatkan umpan balik terhadap Laporan Keberlanjutan tahun 2022.

We did not receive any feedback on the 2022 Sustainability Report.



DAFTAR PENGUNGKAPAN SESUAI PERATURAN OJK NO. 51/POJK.03/2017 TENTANG PENERAPAN KEUANGAN BERKELANJUTAN BAGI LEMBAGA JASA KEUANGAN, EMITEN, DAN PERUSAHAAN PUBLIK [OJK G.4]

LIST OF DISCLOSURES IN ACCORDANCE WITH OJK REGULATION NO. 51/POJK.03/2017 ON THE IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE FINANCE FOR FINANCIAL SERVICE INSTITUTIONS, ISSUERS, AND PUBLIC COMPANIES [OJK G.4]

INDEKS POJK 51/2017 [OJK G.4]

POJK 51/2017 INDEX [OJK G.4]

No. Indeks Index No	Pengungkapan Disclosure	Halaman Page
STRATEGI KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY STRATEGY		
A.1	Penjelasan Strategi Keberlanjutan / Sustainability Strategy Explanation	553
IKHTISAR KINERJA KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY PERFORMANCE HIGHLIGHTS		
B.1	Aspek Ekonomi / Economic Aspect	555
B.2	Aspek Lingkungan Hidup / Environmental Aspect	556
B.3	Aspek Sosial / Social Aspect	556
PROFIL PERUSAHAAN / COMPANY PROFILE		
C.1	Visi, misi, dan nilai keberlanjutan Perusahaan / Vision, mission, and values of sustainability of the Company	553
C.2	Nama, alamat, nomor telepon, nomor faksimili, email, dan situs resmi / Name, address, phone number, fax number, email, and official website	76, 77, 92
C.3	Skala Usaha (total aset atau kapitalisasi aset, total kewajiban, jumlah karyawan yang dibagi menurut jenis kelamin, jabatan, usia, pendidikan, dan status ketenagakerjaan), Persentase kepemilikan saham (publik dan pemerintah), Wilayah operasional / Business Scale (total assets or assets capitalization, total liabilities, total employees by gender, position, age, education, and employment status), Share ownership percentage (public and government), Operational area	90, 94
C.4	Penjelasan singkat produk, layanan, dan kegiatan usaha yang dijalankan / Brief description of products, services, and business activities	86
C.5	Keanggotaan pada asosiasi / Association membership	99
C.6	Perubahan Perseroan yang bersifat signifikan misal terkait dengan penutupan atau pembukaan cabang, dan struktur kepemilikan / Significant changes of the company, e.g., matters related to closing or opening of branches and ownership structure	99
PENJELASAN DIREKSI / BOARD OF DIRECTORS EXPLANATION		
D.1	Penjelasan Direksi / Board of Directors Explanation	52
TATA KELOLA KEBERLANJUTAN / SUSTAINABLE GOVERNANCE		
E.1	Uraian mengenai tugas bagi Direksi dan Dewan Komisaris, pegawai, pejabat dan/atau unit kerja yang menjadi penanggung jawab penerapan Keuangan Berkelanjutan / Description of duties of the Board of Directors and Board of Commissioners, employees, officials, and/or work unit in charge of sustainable finance implementation	519
E.2	Penjelasan mengenai pengembangan kompetensi yang dilaksanakan terhadap anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, pegawai, pejabat dan/atau unit kerja yang menjadi penanggung jawab penerapan Keuangan Berkelanjutan / Explanation of competency development of members of the Board of Directors and Board of Commissioners, employees, officials, and/or work unit in charge of sustainable finance implementation	522
E.3	Penjelasan mengenai prosedur Perusahaan Publik dalam mengendalikan risiko keberlanjutan / Explanation of procedures of Public Company in controlling sustainability risk	522

No. Indeks Index No	Pengungkapan Disclosure	Halaman Page
E.4	Penjelasan mengenai pemangku kepentingan (keterlibatan pemangku kepentingan dan pendekatan yang dilakukan Perusahaan dalam melibatkan pemangku kepentingan dalam penerapan Keuangan Berkelanjutan baik berupa dialog, survei, seminar, dll) / <i>Explanation of matters regarding stakeholders (stakeholder engagement and Company approach in engaging with stakeholders for Sustainable Finance implementation in the form of dialogues, surveys, seminars, etc.)</i>	530
E.5	Permasalahan terhadap penerapan keuangan berkelanjutan / <i>Issues on Sustainable Finance Implementation</i>	532
KINERJA KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY PERFORMANCE		
F.1	Kegiatan membangun budaya keberlanjutan di internal Perusahaan Publik / <i>Efforts on building sustainability culture in the Public Company internal</i>	555
KINERJA EKONOMI / ECONOMIC PERFORMANCE		
F.2	Perbandingan target dan kinerja produksi, portofolio, target pembiayaan, atau investasi, pendapatan dan laba rugi / <i>Comparison of target and performance of production, portfolio, payment target, or investment, revenues, and profit (loss)</i>	557
F.3	Perbandingan target dan kinerja produksi, portofolio, target pembiayaan, atau investasi pada instrumen keuangan atau proyek yang sejalan dengan penerapan Keuangan Berkelanjutan / <i>Comparison of target and performance of production, portfolio, payment target, or investment on financial instruments or projects in line with Sustainable Finance implementation</i>	559
ASPEK UMUM / GENERAL ASPECT		
F.4	Biaya lingkungan hidup yang dikeluarkan / <i>Environmental costs incurred</i>	563
ASPEK MATERIAL / MATERIAL ASPECT		
F.5	Penggunaan material yang ramah lingkungan / <i>Use of eco-friendly materials</i>	564
ASPEK ENERGI / ENERGY ASPECT		
F.6	Jumlah dan intensitas energi yang digunakan / <i>Total and intensity of energy used</i>	564
F.7	Upaya dan pencapaian efisiensi energi yang dilakukan termasuk penggunaan sumber energi terbarukan / <i>Effort and achievement of energy efficiency, including use of renewable energy</i>	567
ASPEK AIR / WATER ASPECT		
F.8	Penggunaan air / <i>Water usage</i>	570
ASPEK KEANEKARAGAMAN HAYATI / BIODIVERSITY ASPECT		
F.9	Dampak dari wilayah operasional yang dekat atau berada di daerah konservasi atau memiliki keanekaragaman hayati / <i>Impact of operational area in or near conservation or biodiverse area</i>	571
F.10	Upaya konservasi keanekaragaman hayati / <i>Biodiversity conservation efforts</i>	572
ASPEK EMISI / EMISSION ASPECT		
F.11	Jumlah dan intensitas emisi yang dihasilkan berdasarkan jenisnya / <i>Total and intensity of emission generated by type</i>	574
F.12	Upaya dan pencapaian pengurangan emisi yang dilakukan / <i>Efforts and achievement of emission reduction</i>	577
ASPEK LIMBAH DAN EFLUEN / WASTE AND EFFLUENT ASPECT		
F.13	Jumlah limbah dan efluen yang dihasilkan berdasarkan jenisnya / <i>Total waste and effluent generated by type</i>	579
F.14	Mekanisme pengelolaan limbah dan efluen / <i>Waste and effluent management mechanism</i>	580
F.15	Tumpahan yang terjadi (jika ada) / <i>Spills occurred (if any)</i>	584
ASPEK PENGADUAN TERKAIT LINGKUNGAN HIDUP / COMPLAIN ON ENVIRONMENTAL ISSUES ASPECT		
F.16	Jumlah dan materi pengaduan lingkungan hidup yang diterima dan diselesaikan / <i>Total and materials of environmental complaints received and resolved</i>	585



No. Indeks Index No	Pengungkapan Disclosure	Halaman Page
KINERJA SOSIAL / SOCIAL PERFORMANCE		
F.17	Komitmen LJK, emiten, atau perusahaan publik untuk memberikan layanan atas produk dan/atau jasa yang setara kepada konsumen / <i>Commitment of LJK, issuer, or public company to provide equal products/services to customers</i>	585
ASPEK KETENAGAKERJAAN / LABOR ASPECT		
F.18	Kesetaraan kesempatan bekerja / <i>Equal employment opportunity</i>	592
F.19	Tenaga kerja anak dan tenaga kerja paksa / <i>Child labour and forced labour</i>	594
F.20	Upah Minimum Regional / <i>Regional Minimum Wage</i>	595
F.21	Lingkungan bekerja yang layak dan aman / <i>Safe and decent work environment</i>	596
F.22	Pelatihan dan pengembangan kemampuan pegawai / <i>Employee capability training and development</i>	609
ASPEK MASYARAKAT / COMMUNITY ASPECT		
F.23	Dampak operasi terhadap masyarakat sekitar / <i>Operational impact to local communities</i>	616
F.24	Pengaduan masyarakat / <i>Community complaint</i>	621
F.25	Kegiatan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) / <i>Social and Environmental Responsibility (ESR) activities</i>	622
TANGGUNG JAWAB PENGEMBANGAN PRODUK/JASA BERKELANJUTAN / RESPONSIBILITY ON SUSTAINABLE PRODUCTS/SERVICES DEVELOPMENT		
F.26	Inovasi dan pengembangan produk/jasa keuangan berkelanjutan / <i>Innovation and development of sustainable finance products/services</i>	627
F.27	Produk/jasa yang sudah dievaluasi keamanannya bagi pelanggan / <i>Products/services evaluated for customer safety</i>	628
F.28	Dampak produk/jasa / <i>Impact of products/services</i>	630
F.29	Jumlah produk yang ditarik kembali / <i>Total recall products</i>	631
F.30	Survei kepuasan pelanggan terhadap produk dan/atau jasa keuangan berkelanjutan / <i>Customer satisfaction survey on sustainable finance products/services</i>	635
LAIN-LAIN / OTHERS		
G.1	Verifikasi tertulis dari pihak independen (jika ada) / <i>Written verification from independent party (if any)</i>	636
G.2	Lembar umpan balik / <i>Feedback sheet</i>	640
G.3	Tanggapan terhadap umpan balik Laporan Tahun sebelumnya / <i>Response to feedbacks of previous year's Annual Report</i>	641
G.4	Daftar pengungkapan sesuai POJK 51/2017 / <i>List of disclosures in accordance with POJK 51/2017</i>	642

INDEKS KONTEN GRI

GRI CONTENT INDEX

Pernyataan Penggunaan <i>Statement of Use</i>		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. <i>PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023</i>	
GRI 1 yang digunakan <i>GRI 1 used</i>		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI <i>GRI Standard</i>	No Index <i>Index</i>	Judul <i>Titles</i>	Halaman <i>Page</i>
PENGUNGKAPAN UMUM / GENERAL DISCLOSURES			
GRI 2 Pengungkapan Umum / General Disclosures	Organisasi dan Praktik Pelaporan / The Organization and Its Reporting Practises		
	2-1	Informasi mengenai organisasi / <i>Organisational details</i>	76
	2-2	Entitas organisasi yang termasuk dalam laporan keberlanjutan / <i>Entities included in the organisation's sustainability reporting</i>	77, 92, 544
	2-3	Periode pelaporan, frekuensi, dan titik kontak / <i>Reporting period, frequency and contact point</i>	76, 544
	2-4	Penyajian kembali informasi / <i>Restatements of information</i>	544
	2-5	Assurance oleh pihak eksternal / <i>External assurance</i>	636
	Aktivitas dan Pekerja / Activities and Workers		
	2-6	Aktivitas, rantai nilai, dan hubungan bisnis lainnya / <i>Activities, value chain and other business relationships</i>	86, 90, 99, 231
	2-7	Karyawan / <i>Employees</i>	94, 588
	2-8	Pekerja yang bukan merupakan karyawan / <i>Workers who are not employees</i>	98
	Tata Kelola / Governance		
	2-9	Struktur dan komposisi tata kelola / <i>Governance structure and composition</i>	258, 519
	2-10	Nominasi dan seleksi badan tata kelola tertinggi / <i>Nomination and selection of the highest governance body</i>	296, 335, 389
	2-11	Ketua badan tata kelola tertinggi / <i>Chair of the highest governance body</i>	259, 260
	2-12	Peran badan tata kelola tertinggi dalam mengawasi pengelolaan dampak / <i>Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts</i>	521
	2-13	Pendelegasian wewenang untuk tanggung jawab mengelola dampak / <i>Delegation of responsibility for managing impacts</i>	521
	2-14	Peran badan tata kelola tertinggi dalam pelaporan keberlanjutan / <i>Role of the highest governance body in sustainability reporting</i>	521, 548
	2-15	Konflik kepentingan / <i>Conflicts of interest</i>	297, 336, 521
	2-16	Mengkomunikasikan hal-hal kritis / <i>Communication of critical concerns</i>	505, 521
	2-17	Pengetahuan kolektif badan tata kelola tertinggi / <i>Collective knowledge of the highest governance body</i>	522
	2-18	Mengevaluasi kinerja badan tata kelola tertinggi / <i>Evaluation of the performance of the highest governance body</i>	372, 374
	2-19	Kebijakan remunerasi / <i>Remuneration policies</i>	390, 595
	2-20	Proses untuk menentukan remunerasi / <i>Process to determine remuneration</i>	390
	2-21	Rasio kompensasi total tahunan / <i>Annual total compensation ratio</i>	393



Pernyataan Penggunaan <i>Statement of Use</i>		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. <i>PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023</i>	
GRI 1 yang digunakan <i>GRI 1 used</i>		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI <i>GRI Standard</i>	No Index <i>Index</i>	Judul <i>Titles</i>	Halaman <i>Page</i>
Strategi, Kebijakan, dan Praktik / Strategy, Policies, and Practices			
	2-22	Pernyataan mengenai strategi pembangunan berkelanjutan / <i>Statement on sustainable development strategy</i>	553
	2-23	Komitmen kebijakan / <i>Policy commitments</i>	555
	2-24	Menanamkan komitmen kebijakan dalam organisasi / <i>Embedding policy commitments</i>	555
	2-25	Proses remediasi dampak negatif / <i>Processes to remediate negative impacts</i>	585, 587, 621
	2-26	Mekanisme untuk saran dan masalah etika / <i>Mechanisms for seeking advice and raising concerns</i>	587, 621
	2-27	Kepatuhan hukum dan peraturan / <i>Compliance with laws and regulations</i>	560, 585, 595, 628, 631
	2-28	Keanggotaan asosiasi / <i>Membership associations</i>	99
Keterlibatan Pemangku Kepentingan / Stakeholder Engagement			
	2-29	Pendekatan untuk keterlibatan pemangku kepentingan / <i>Approach to stakeholder engagement</i>	530
	2-30	Kesepakatan perundingan kolektif / <i>Collective bargaining agreements</i>	589
TOPIK MATERIAL / MATERIAL TOPIC			
GRI 2 Topik Material / Material Topic	3-1	Proses Penentuan Topik / <i>Process to determine material topics</i>	545
	3-2	Daftar Topik Material / <i>List of Material Topics</i>	548
KETERBUKAAN TOPIK SPESIFIK / DISCLOSURE OF SPECIFIC TOPICS			
DAMPAK EKONOMI / ECONOMIC IMPACTS			
GRI 201 Kinerja Ekonomi / Economics Performance			
GRI 2 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	559, 560, 596
GRI 201 Kinerja Ekonomi / Economic Performance	201-1	Distribusi Perolehan Ekonomi / <i>Economic Earnings Distribution</i>	560
	201-2	Implikasi finansial serta risiko dan peluang lain akibat dari perubahan iklim / <i>Financial implications and other risks and opportunities due to climate change</i>	524, 559
	201-3	Kewajiban program pensiun manfaat pasti dan program pensiun lainnya / <i>Defined benefit plan obligations and other retirement plan</i>	560, 596
	201-4	Bantuan finansial yang diterima dari pemerintah / <i>Financial assistance received from government</i>	560
GRI 202 Kehadiran Pasar / Market Presence			
GRI 202 Kehadiran Pasar / Market Presence	202-1	Rasio Standar Upah Entry Level, berdasarkan Gender dibandingkan dengan Upah Minimum Lokal / <i>Ratios of Standard Entry Level Wage by Gender compared to Local Minimum Wage</i>	596

Pernyataan Penggunaan <i>Statement of Use</i>		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. <i>PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023</i>	
GRI 1 yang digunakan <i>GRI 1 used</i>		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI <i>GRI Standard</i>	No Index <i>Index</i>	Judul <i>Titles</i>	Halaman <i>Page</i>
GRI 203 Dampak Ekonomi Tidak Langsung / Indirect Economic Impacts			
GRI 203 Dampak Ekonomi Tidak Langsung / Indirect Economic Impacts	203-1	Investasi infrastruktur dan layanan dukungan / <i>Infrastructure investment and support services</i>	562
	203-2	Dampak ekonomi signifikan tidak langsung / <i>Indirect significant economic impact</i>	562
GRI 204 Praktik Pengadaan / Procurement Practice			
GRI 204 Praktik Pengadaan / Procurement Practice	204-1	Proporsi Pengeluaran untuk Pemasok Lokal / <i>Proportion of Spending on Local Suppliers</i>	562
GRI 205 Anti Korupsi / Anti-Corruption			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	485
GRI 205 Anti Korupsi / Anti-Corruption	205-1	Operasi-operasi yang dinilai memiliki risiko terkait korupsi / <i>Operations assessed for risks related to corruption</i>	487
	205-2	Komunikasi dan pelatihan anti korupsi / <i>Anti-corruption communication and trainings</i>	489, 555
	205-3	Kasus korupsi dan penindakan kasus korupsi / <i>Corruption cases and its prosecution</i>	490
GRI 206 Perilaku Anti Kompetitif / Anti-Competitive Behavior			
GRI 206 Perilaku Anti Kompetitif / Anti-Competitive Behavior	206-1	Langkah-langkah hukum untuk perilaku anti-persaingan, anti-pakat, dan praktik monopoli / <i>Legal actions for anti-competitive behavior, anti-trust, and monopoly practices</i>	491
DAMPAK LINGKUNGAN / ENVIRONMENTAL IMPACTS			
GRI 301 Material / Materials			
GRI 301 Material / Materials	301-1	Material yang digunakan berdasarkan berat dan volume / <i>Materials used are based on weight and volume</i>	564
	301-2	Bahan baku hasil daur ulang yang digunakan / <i>Recycled input material used</i>	564
	301-3	Produk yang diklaim kembali dan material kemasannya / <i>Reclaimed products and their packaging materials</i>	564



Pernyataan Penggunaan Statement of Use		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023	
GRI 1 yang digunakan GRI 1 used		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI GRI Standard	No Index Index	Judul Titles	Halaman Page
GRI 302 Energi / Energy			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / Managements of Material Topic	567
GRI 302 Energi / Energy	302-1	Konsumsi energi organisasi / Organisational energy consumption	564
	302-2	Konsumsi energi di luar organisasi / Energy consumption outside of the organisation	564
	302-3	Intensitas energi / Energy intensity	566
	302-4	Pengurangan konsumsi energi / Energy consumption reduction	567
	302-5	Pengurangan kebutuhan energi untuk produk dan layanan / Reductions in energy requirements of products and services	567
GRI 303 Air / Water			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / Managements of Material Topic	570
GRI 303 Air / Water	303-1	Interaksi dengan Air sebagai Sumber Daya Bersama / Management of Water Discharge Related Impacts	570
	303-2	Manajemen dampak yang berkaitan dengan pembuangan air / Management of water discharge-related impacts	584
	303-3	Pengambilan Air / Water withdrawal	570
	303-4	Pembuangan air / Water discharge	584
	303-5	Konsumsi Air / Water Consumption	570
GRI 304 Keanekaragaman Hayati / Biodiversity			
GRI 304 Keanekaragaman Hayati / Biodiversity	304-1	Lokasi operasi yang dimiliki, disewa, dikelola, atau berdekatan dengan, kawasan lindung dan kawasan dengan nilai keanekaragaman hayati tinggi di luar kawasan lindung / Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	571
	304-2	Dampak signifikan dari kegiatan, produk, dan jasa pada keanekaragaman hayati / Significant impacts of activities, products and services on biodiversity	572
	304-3	Habitat yang dilindungi atau di restorasi / Habitats protected or restored	572
	304-4	Spesies Daftar Merah IUCN dan spesies daftar konservasi nasional dengan habitat dalam wilayah yang terkena efek operasi / IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations	572

Pernyataan Penggunaan <i>Statement of Use</i>		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. <i>PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023</i>	
GRI 1 yang digunakan <i>GRI 1 used</i>		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI <i>GRI Standard</i>	No Index <i>Index</i>	Judul <i>Titles</i>	Halaman <i>Page</i>
GRI 305 Emisi / <i>Emissions</i>			
GRI 3 Topik Material / <i>Material Topic</i>	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	574, 577
GRI 305 Emisi / <i>Emissions</i>	305-1	Emisi yang Dihasilkan Perusahaan (Scope 1) / <i>Direct (Scope 1) GHG Emissions</i>	574
	305-2	Emisi dari energi tidak langsung (Scope 2) / <i>Energy Indirect (Scope 2) GHG Emissions</i>	575
	305-3	Emisi dari energi tidak langsung (Scope 3) / <i>Energy Indirect (Scope 3) GHG Emissions</i>	575
	305-4	Intensitas Emisi GRK / <i>GHG Emission Intensity</i>	576
	305-5	Reduksi emisi GRK / <i>GHG emissions reduction</i>	577
	305-6	Emisi zat perusak ozon (BPO) / <i>Emissions of ozone-depleting substances (ODS)</i>	577
	305-7	Nitrogen oksida (NOX), sulfur oksida (SOX), dan emisi udara signifikan lainnya / <i>Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions</i>	577
GRI 306 Limbah / <i>Waste</i>			
GRI 3 Topik Material / <i>Material Topic</i>	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	580
GRI 306 Limbah / <i>Waste</i>	306-1	Jenis limbah yang dihasilkan Perusahaan / <i>Types of waste generated by the Company</i>	580
	306-2	Pengelolaan Limbah / <i>Waste management</i>	580
	306-3	Timbulan limbah / <i>Waste generated</i>	579
	306-4	Limbah yang dialihkan dari pembuangan / <i>Waste diverted from disposal</i>	580
	306-5	Limbah yang dikirimkan ke pembuangan akhir / <i>Waste directed to disposal</i>	580
DAMPAK SOSIAL / <i>SOCIAL IMPACTS</i>			
GRI 401 Kepegawaian / <i>Employment</i>			
GRI 3 Topik Material / <i>Material Topic</i>	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	589
GRI 401 Kepegawaian / <i>Employment</i>	401-1	Perekrutan karyawan baru dan pergantian karyawan / <i>New Employee Recruitment and Turnover</i>	589
	401-2	Tunjangan yang diberikan kepada karyawan purna waktu yang tidak diberikan kepada karyawan sementara atau paruh waktu / <i>Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part time employees</i>	594
	401-3	Cuti Melahirkan / <i>Paternal Leave</i>	595



Pernyataan Penggunaan Statement of Use		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023	
GRI 1 yang digunakan GRI 1 used		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI GRI Standard	No Index Index	Judul Titles	Halaman Page
GRI 402 Hubungan Manajemen dan Tenaga Kerja / Management and Labor Relation			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / Managements of Material Topic	589
GRI 402 Hubungan Manajemen dan Tenaga Kerja / Management and Labor Relation	402-1	Periode pemberitahuan minimum terkait perubahan operasional / Minimum notice periods regarding operational changes	589
GRI 403 Kesehatan & Keselamatan Kerja / Occupational Health & Safety			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / Managements of Material Topic	598
GRI 403 Kesehatan dan Keselamatan Kerja / Occupational Health and Safety	403-1	Sistem manajemen K3 / OHS management system	599
	403-2	Identifikasi kecelakaan kerja, penilaian risiko dan prosedur investigasi atas sebuah insiden / Work accident identification, risk assessment and incident investigation procedures	602
	403-3	Layanan Kesehatan Kerja / Occupational Health Services	598, 603
	403-4	Partisipasi, konsultasi, dan komunikasi pekerja tentang keselamatan dan kesehatan kerja / Worker participation, consultation and communication on occupational health and safety	604
	403-5	Pelatihan bagi pekerja mengenai keselamatan dan kesehatan kerja / Worker training on occupational health and safety	604
	403-6	Pemberian layanan kesehatan karyawan / Promotion of worker health	603
	403-7	Pencegahan dan mitigasi dampak dari keselamatan dan kesehatan kerja yang secara langsung terkait hubungan bisnis / Prevention and mitigation of occupational health and safety	608
	403-8	Karyawan yang diberikan perlindungan oleh sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja / Workers covered by an occupational health and safety management system	598
	403-9	Kecelakaan Kerja / Work-related injuries	603
	403-10	Penyakit akibat kerja / Work-related ill health	603
GRI 404 Pelatihan dan Pendidikan / Trainings and Education			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / Managements of Material Topic	610
GRI 404 Pelatihan dan Pendidikan / Trainings and Education	404-1	Rerata jam pelatihan karyawan, menurut gender dan jenjang jabatan / Average employees training hours, based on gender and position level	596, 614
	404-2	Program peningkatan kompetensi karyawan, dan program prajabatan / Employee competence program, and preposition program	596, 610

Pernyataan Penggunaan <i>Statement of Use</i>		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. <i>PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023</i>	
GRI 1 yang digunakan <i>GRI 1 used</i>		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI <i>GRI Standard</i>	No Index <i>Index</i>	Judul <i>Titles</i>	Halaman <i>Page</i>
GRI 405 Keberagaman dan Kesamaan Kesempatan / Diversity and Equal Opportunities			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	596
GRI 405 Keberagaman dan Kesamaan Kesempatan / Diversity and Equal Opportunities	405-1	Keanekaragaman badan tata kelola dan karyawan / <i>Diversity of governance bodies and employees</i>	382
	405-2	Rasio gaji pokok dan remunerasi perempuan dibandingkan laki-laki / <i>Ratio of basic salary and remuneration of women to men</i>	596
GRI 406 Non Diskriminasi / Non-Discrimination			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	597
GRI 406 Non Diskriminasi / Non- Discrimination	406-1	Insiden diskriminasi dan tindakan korektif yang diambil / <i>Incidents of discrimination and corrective actions taken</i>	597
GRI 407 Kebebasan Berserikat dan Perundingan Bersama / The Right of Freedom of Association and Collective Bargaining			
GRI 3 Topik Material / Material Topic	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	589
GRI 407 Kebebasan Berserikat dan Perundingan Bersama / The Right of Freedom of Association and Collective Bargaining	407-1	Operasi dan pemasok di mana hak atas kebebasan berserikat dan perundingan bersama mungkin berisiko / <i>Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risks</i>	589
GRI 408 Pekerja Anak / Child Labour			
GRI 408 Pekerja Anak / Child Labour	408-1	Pekerja Anak / <i>Child Labour</i>	594
GRI 409 Pekerja Paksa / Forced or Compulsory Labour			
GRI 409 Pekerja Paksa / Forced or Compulsory Labour	409-1	Pekerja Paksa / <i>Forced or Compulsory Labour</i>	594



Pernyataan Penggunaan <i>Statement of Use</i>		PT KAI telah menyiapkan laporan dengan referensi GRI Standards untuk periode 1 Januari 2023 - 31 Desember 2023. <i>PT KAI has prepared this report with reference to the GRI Standards for the period of January 1, 2023 – December 31, 2023</i>	
GRI 1 yang digunakan <i>GRI 1 used</i>		GRI 1: Foundation 2021	
Standar GRI <i>GRI Standard</i>	No Index <i>Index</i>	Judul <i>Titles</i>	Halaman <i>Page</i>
GRI 413 Masyarakat Lokal / <i>Local Communities</i>			
GRI 3 Topik Material / <i>Material Topic</i>	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	616
GRI 413 Masyarakat Lokal / <i>Local Communities</i>	413-1	Operasi dengan keterlibatan masyarakat lokal, penilaian dampak, dan Program Pengembangan Komunitas / <i>Operational involving local communities, impacts evaluation, and Community Development Program</i>	616
	413-2	Operasi yang secara aktual dan yang berpotensi memiliki dampak negatif signifikan terhadap masyarakat lokal / <i>Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities</i>	619, 620
GRI 416 Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan / <i>Customer Health Safety</i>			
GRI 3 Topik Material / <i>Material Topic</i>	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	628
GRI 416 Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan / <i>Customer Health Safety</i>	416-1	Penilaian dampak kesehatan dan keselamatan dari Produk dan layanan / <i>Assessment of the health and safety impacts of Product and service categories</i>	628
	416-2	Insiden ketidakpatuhan terkait kesehatan dan keselamatan dampak produk dan jasa / <i>Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services</i>	628, 631
GRI 417 Pemasaran dan Pelabelan / <i>Marketing and Labelling</i>			
GRI 417 Pemasaran dan Pelabelan / <i>Marketing and Labelling</i>	417-1	Persyaratan untuk Pelabelan dan Informasi produk dan jasa / <i>Requirements for product and service information and labelling</i>	631
	417-2	Insiden ketidakpatuhan terkait pelabelan dan informasi produk dan jasa / <i>Incidents of non-compliance concerning product and service information and labelling</i>	631
	417-3	Insiden ketidakpatuhan terkait komunikasi pemasaran / <i>Incidents of non-compliance concerning marketing communications</i>	631
GRI 418 Privasi Pelanggan / <i>Customer Privacy</i>			
GRI 3 Topik Material / <i>Material Topic</i>	3-3	Manajemen Topik Material / <i>Managements of Material Topic</i>	632
GRI 418 Privasi Pelanggan / <i>Customer Privacy</i>	418-1	Pengaduan yang berdasar mengenai pelanggaran terhadap privasi pelanggan dan hilangnya data pelanggan / <i>Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data</i>	587, 632



PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK

Laporan Keuangan Konsolidasian Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022

*Consolidated Financial Statements For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022*

Daftar Isi	Halaman/ <u>Pages</u>	<i>Table of Contents</i>
Surat Pernyataan Direksi		<i>Directors' Statement Letter</i>
Laporan Auditor Independen		<i>Independent Auditor's Report</i>
Laporan Keuangan Konsolidasian Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022		<i>Consolidated Financial Statements for The Years Ended December 31, 2023 and 2022</i>
Laporan Posisi Keuangan Konsolidasian	1	<i>Consolidated Statements of Financial Position</i>
Laporan Laba Rugi dan Penghasilan Komprehensif Lain Konsolidasian	3	<i>Consolidated Statements of Profit or Loss and Other Comprehensive Income</i>
Laporan Perubahan Ekuitas Konsolidasian	4	<i>Consolidated Statements of Changes in Equity</i>
Laporan Arus Kas Konsolidasian	5	<i>Consolidated Statements of Cash Flows</i>
Catatan Atas Laporan Keuangan Konsolidasian	7	<i>Notes to the Consolidated Financial Statements</i>

**SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS
LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN PADA
TANGGAL 31 DESEMBER 2023 DAN 2022
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA**

**DIRECTORS' STATEMENT LETTER
RELATING TO THE RESPONSIBILITY ON
THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
AS OF DECEMBER 31, 2023 AND 2022
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

We the undersigned:

1. Nama :	Didiek Hartantyo	:	Name
Alamat kantor :	Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung	:	Office address
Alamat rumah :	Taman Lebak Bulus III No.5 Cilandak, Jakarta Selatan	:	Residential address
Telepon :	+62 22 4230031	:	Telephone
Jabatan :	Direktur Utama / President Director	:	Title
2. Nama :	Salusra Wijaya	:	Name
Alamat kantor :	Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung	:	Office address
Alamat rumah :	Jl. Turi III No 11 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan	:	Residential address
Telepon :	+62 22 4230039	:	Telephone
Jabatan :	Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko / Director of Finance and Risk Management	:	Title

menyatakan bahwa:

declare that:

- | | |
|--|---|
| 1 Kami bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") dan Entitas Anaknya; | 1 We are responsible for the preparation and presentation of the consolidated financial statements of PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Company") and Its Subsidiaries; |
| 2 Laporan keuangan konsolidasian Perusahaan dan Entitas Anaknya telah disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia; | 2 The consolidated financial statements of Company and Its Subsidiaries have been prepared and presented in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards; |
| 3 a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasian Perusahaan dan Entitas Anaknya telah dimuat secara lengkap dan benar; | 3 a. All information in consolidated financial statements of Company and Its Subsidiaries have been disclosed in a complete and truthful manner; |
| b. Laporan keuangan konsolidasian Perusahaan dan Entitas Anaknya tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material; | b. The consolidated financial statements of Company and Its Subsidiaries do not contain misleading material information or facts, and do not omit material information and facts; |
| 4 Kami bertanggung jawab atas sistem pengendalian internal dalam Perusahaan dan Entitas Anaknya. | 4 We are responsible for the Company and Its Subsidiaries's internal control system. |

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

This statement letter is made truthfully.

Atas nama dan mewakili Direksi / For and on behalf of the Board of Directors

Bandung, 18 Juni / June 18, 2024



Didiek Hartantyo
Direktur Utama / President Director

Salusra Wijaya
Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko /
Director of Finance and Risk Management

Amir Abadi Jusuf, Aryanto, Mawar & Rekan

Registered Public Accountants

Nomor/Number : 00823/2.1030/AU.1/06/0645-2/1/VI/2024

RSM Indonesia

Plaza ASIA, Level 10

Jl. Jend. Sudirman Kav. 59

Jakarta 12190 Indonesia

T +62 215140 1340

F +62 215140 1350

www.rsm.id

Laporan Auditor Independen/ Independent Auditor's Report

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi/
The Shareholders, Board of Commissioners, and Directors

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Opini

Kami telah mengaudit laporan keuangan konsolidasian PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Entitas Anaknya ("Grup"), yang terdiri dari laporan posisi keuangan konsolidasian tanggal 31 Desember 2023, serta laporan laba rugi dan penghasilan komprehensif lain konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian, dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, serta catatan atas laporan keuangan konsolidasian, termasuk informasi kebijakan akuntansi material.

Menurut opini kami, laporan keuangan konsolidasian terlampir menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian Grup tanggal 31 Desember 2023, serta kinerja keuangan konsolidasian dan arus kas konsolidasiannya untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut, sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

Basis Opini

Kami melaksanakan audit kami berdasarkan Standar Audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia. Tanggung jawab kami menurut standar tersebut diuraikan lebih lanjut dalam paragraf Tanggung Jawab Auditor terhadap Audit atas Laporan Keuangan Konsolidasian pada laporan kami. Kami independen terhadap Grup berdasarkan ketentuan etika yang relevan dalam audit kami atas laporan keuangan konsolidasian di Indonesia, dan kami telah memenuhi tanggung jawab etika lainnya berdasarkan ketentuan tersebut. Kami yakin bahwa bukti audit yang telah kami peroleh adalah cukup dan tepat untuk menyediakan suatu basis bagi opini audit kami.

Opinion

We have audited the consolidated financial statements of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its Subsidiaries ("the Group"), which comprise the consolidated statement of financial position as at December 31, 2023, and the consolidated statement of profit or loss and other comprehensive income, consolidated statement of changes in equity and consolidated statement of cash flows for the year then ended, and notes to the consolidated financial statements, including a material accounting policy information.

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as at December 31, 2023, and its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards.

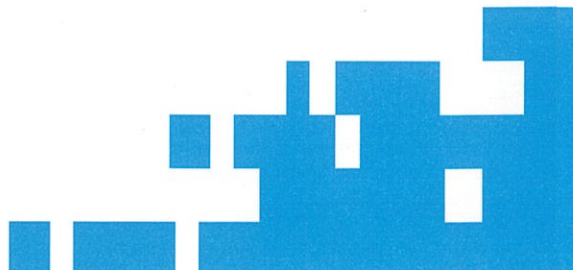
Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with Standards on Auditing established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants. Our responsibilities under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements paragraph of our report. We are independent of the Group in accordance with the ethical requirements that are relevant to our audit of the consolidated financial statements in Indonesia, and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with these requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

THE POWER OF BEING UNDERSTOOD
ASSURANCE | TAX | CONSULTING

Amir Abadi Jusuf, Aryanto, Mawar & Rekan, Registered Public Accountants is a member of the RSM network and trades as RSM. RSM is the trading name used by the members of the RSM network. Each member of the RSM network is an independent accounting and consulting firm which practices in its own right. The RSM network is not itself a separate legal entity in any jurisdiction.

Licence: KMK No.477/KM.1/2015
Registered at the Indonesia Financial Services Authority (OJK)



Hal Audit Utama

Hal audit utama adalah hal-hal yang, menurut pertimbangan profesional kami, merupakan hal yang paling signifikan dalam audit kami atas laporan keuangan konsolidasian tahun berjalan. Hal-hal tersebut disampaikan dalam konteks audit kami atas laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan, dan dalam merumuskan opini kami atas laporan keuangan konsolidasian terkait, kami tidak menyatakan suatu opini terpisah atas hal audit utama tersebut.

Penyelesaian Tagihan Track Access Charge ("TAC") dan Infrastructure Maintenance Operation ("IMO")

Sesuai dengan Anggaran Dasar PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan"), maksud dan tujuan Perusahaan adalah melakukan usaha di bidang transportasi khususnya perkeretaapian. Sesuai peraturan yang berlaku, Grup memiliki kewajiban atas penggunaan dan pemeliharaan prasarana tersebut kepada Pemerintah berupa biaya TAC yang ditagihkan per triwulan atas penggunaan prasarana. Disamping itu, terkait dengan pemeliharaan prasarana yang digunakan tersebut, Perusahaan berhak untuk memperoleh penggantian biaya-biaya pemeliharaan berupa IMO.

Pada Catatan 52.a, 52.b dan 52.c atas laporan keuangan konsolidasian terlampir, telah diungkapkan jumlah tagihan TAC dan IMO selama tahun 2023 serta upaya Grup untuk mendapatkan keringanan atas tagihan TAC dan usulan Perusahaan atas kurang bayar tagihan IMO. Upaya-upaya tersebut telah dilakukan Grup untuk mendapatkan persetujuan dari Kementerian-Kementerian terkait. Mempertimbangkan penyelesaian tagihan TAC dan IMO memerlukan waktu yang panjang untuk mendapatkan kepastian mengenai jumlah tagihan, kami menaruh perhatian signifikan atas kepastian penyelesaian tagihan TAC dan IMO serta atas jumlah-jumlah terutang yang dilaporkan pada tanggal 31 Desember 2023.

Oleh karena tersebut di atas dan signifikansi jumlah tagihan TAC yang diajukan keringanan dan usulan jumlah kurang bayar tagihan IMO, kami memerlukan bukti audit yang lebih persuasif dan relevan dengan melakukan prosedur-prosedur audit yang mencakup, antara lain:

- Pemahaman dan pengevaluasian desain dan implementasi pengendalian internal grup terkait proses pengestimasian biaya TAC;

Key Audit Matters

Key audit matters are those matters that, in our professional judgement, were of most significance in our audit of the consolidated financial statements of the current year. These matters were addressed in the context of our audit of the consolidated financial statements as a whole, and in forming our opinion thereon, and we do not provide a separate opinion on these matters.

Bill Settlement of Track Access Charge ("TAC") and Infrastructure Maintenance Operation ("IMO")

In accordance with PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s ("the Company") Articles of Association, the purpose and objective of the Company are to conduct business in the transportation sector, especially railways. In accordance with applicable regulations, the Group has an obligation for the use of the infrastructure to the Government in the form of TAC fees, which are billed quarterly for the use of infrastructures. In addition, relates to the maintenance of the infrastructures used, the Company has the right to seek reimbursement for maintenance costs in the form of IMO.

In Notes 52.a, 52.b and 52.c to the accompanying consolidated financial statements, the amount of TAC and IMO billings during 2023 as well as the Group's efforts to obtain relief of TAC billings and the Company's proposal for underpayment of IMO billings have been disclosed. These efforts have been made by the Group to obtain approval from the relevant Ministries. Considering that the settlement of the TAC and IMO invoices requires a long period of time to obtain certainty regarding the amount of the invoices, we have significant concerns over the certainty of the settlement of the TAC and IMO invoices and the outstanding amounts reported as of December 31, 2023

Due to above matters and the significance of the amount of the TAC billings proposed for relief and the proposed underpayment amount of the IMO billings, we require more persuasive and relevant audit evidence by performing the audit procedures, among others:

- Understanding and evaluating the design and implementation of group internal controls regarding the process for estimating the TAC fee;



- Pengujian substantif bagaimana manajemen menghitung biaya TAC berdasarkan peraturan yang berlaku, meliputi pengujian terhadap relevansi dan kehandalan data yang digunakan, ketepatan penggunaan metode dan konsistensi asumsi yang mendasari estimasi tersebut;
- Pengujian akurasi perhitungan biaya TAC;
- Pengiriman surat konfirmasi utang TAC kepada DJKA, mendapatkan balasannya dan mencocokkan dengan pencatatan TAC di Perusahaan;
- Diskusi dan konsultasi dengan para pemangku kepentingan terkait perhitungan biaya TAC dan penerapan PMK 138/2021 serta penerapan PP 33/2024 terkait IMO;
- Evaluasi perubahan keadaan dan kejadian setelah tanggal pengukuran biaya TAC dan IMO hingga tanggal laporan keuangan konsolidasian ini diterbitkan;
- Pengevaluasian kecukupan pengungkapan TAC dan IMO pada catatan atas laporan keuangan konsolidasian.

Pengungkapan secara Grup mengenai TAC ini dijelaskan dalam Catatan 2.x, 22, 39, 41, 52.a dan 52.b serta pengungkapan secara Perusahaan mengenai IMO dijelaskan pada Catatan 52.c atas laporan keuangan konsolidasian terlampir.

Kapitalisasi Aset Takberwujud Hak Pengusahaan Aset Prasarana Light Rail Transit (LRT) dan Amortisasinya

Pada tanggal 19 Desember 2017, Perusahaan telah menandatangani perjanjian konsesi dengan DJKA untuk menyediakan jasa pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan infrastruktur Lintas Rel Terpadu Jakarta-Bogor-Depok-Bekasi (Jabodebek) dengan masa penyelenggaraan selama 50 tahun berlaku efektif sejak diterimanya Berita Acara Tanggal Operasi (BATO), yaitu pada 28 Agustus 2023.

Per 31 Desember 2023, Perusahaan telah membukukan Aset Takberwujud Hak Pengusahaan Aset Prasarana ("HPAP") LRT sebesar Rp25,7 triliun setelah dikurangi beban amortisasi sebesar Rp172,8 miliar, yang merupakan 31,6% dari total aset konsolidasian.

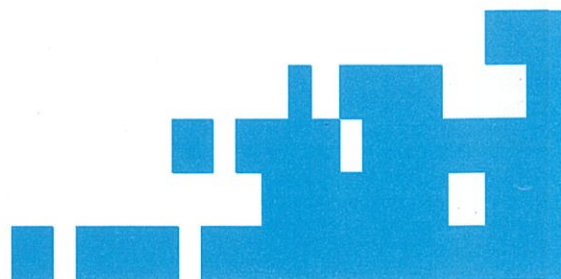
- *Substantive testing of how the management calculates TAC fee based on applicable regulations, including testing of the relevance and reliability of the data used, the accuracy of the method used and the consistency of the assumptions on which the estimate are based;*
- *Testing the accuracy of TAC fee calculations;*
- *Send TAC payable confirmation letter to DJKA, get the confirmation reply and match it with the TAC recording in the Company;*
- *Discussions and consultations with relevant stakeholders regarding TAC fee calculations and implementation of PMK 138/2021 and implementation of PP 33/2024 related to IMO;*
- *Evaluation of changes in circumstances and events after the TAC and IMO fee measurement date to the issuance date of these consolidated financial statements;*
- *Evaluation of the adequacy of disclosures of TAC and IMO in the notes to the consolidated financial statements.*

The Group's disclosures regarding the TAC are explained in Notes 2.x, 22, 39, 41, 52.a, and 52.b and the Company's disclosures regarding the IMO are explained in Notes 52.c to the accompanying consolidated financial statements.

Capitalization of Intangible Assets of Infrastructure Assets Operating Rights of Light Rail Transit ("LRT") and Amortization

On December 19, 2017, the Company had signed a concession agreement with DJKA to provide services of development, operating and maintenance of light rail transit infrastructure Jakarta-Bogor- Depok-Bekasi (Jabodebek) route with a period of 50 years effective from the receipt of the minutes of operation date (BATO), that is on August 28, 2023.

As of December 31, 2023, the Company has recorded Intangible Assets of Infrastructure Asset Operating Rights ("HPAP") of LRT amounting to Rp25,7 trillion, net of accumulated amortization amounting to Rp172,8 billion, which represents 31,6% of consolidated total assets.



Prosedur audit kami mencakup, antara lain, melakukan:

- Pemahaman atas perjanjian penyelenggaraan prasarana LRT;
- Pemerolehan pemahaman mengenai bagaimana manajemen melakukan kapitalisasi dan penghentian kapitalisasi aset LRT;
- Pengujian substantif atas kapitalisasi yang dilakukan sampai tanggal BATO;
- Pengujian perhitungan amortisasi HPAP;
- Pengevaluasian penyajian pada laporan posisi keuangan konsolidasian; dan
- Pengevaluasian kecukupan pengungkapan pada catatan atas laporan keuangan konsolidasian.

Pengungkapan mengenai aset LRT ini dijelaskan dalam Catatan 17 atas laporan keuangan konsolidasian terlampir.

Informasi lain

Manajemen bertanggung jawab atas informasi lain. Informasi lain terdiri dari informasi yang tercantum dalam laporan tahunan, tetapi tidak termasuk laporan keuangan konsolidasian dan laporan auditor kami. Laporan tahunan tahun 2023 diharapkan akan tersedia bagi kami setelah tanggal laporan auditor ini.

Opini kami atas laporan keuangan konsolidasian tidak mencakup informasi lain, dan oleh karena itu, kami tidak menyatakan bentuk keyakinan apapun atas informasi lain tersebut.

Sehubungan dengan audit kami atas laporan keuangan konsolidasian, tanggung jawab kami adalah untuk membaca informasi lain yang teridentifikasi di atas, jika tersedia dan, dalam melaksanakannya, mempertimbangkan apakah informasi lain mengandung ketidakkonsistensian material dengan laporan keuangan konsolidasian atau pemahaman yang kami peroleh selama audit, atau mengandung kesalahan penyajian material.

Ketika kami membaca laporan tahunan tahun 2023, jika kami menyimpulkan bahwa terdapat suatu kesalahan penyajian material di dalamnya, kami diharuskan untuk mengomunikasikan hal tersebut kepada pihak yang bertanggung jawab atas tata kelola dan mengambil tindakan tepat berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku atau Standar Audit yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia.

Our audit procedures include, among others, conducting:

- *Understanding of the LRT infrastructure operators agreement;*
- *Obtain an understanding of how the management carries out capitalisation and cessation of capitalisation of LRT's assets;*
- *Substantive testing of capitalisation up to BATO's date;*
- *Testing the calculation of HPAP's amortisation;*
- *Evaluation the presentation on the consolidated financial position; and*
- *Evaluation of the adequacy of disclosures in the notes to the consolidated financial statements.*

The disclosures regarding LRT assets are explained in Note 17 to the accompanying consolidated financial statements.

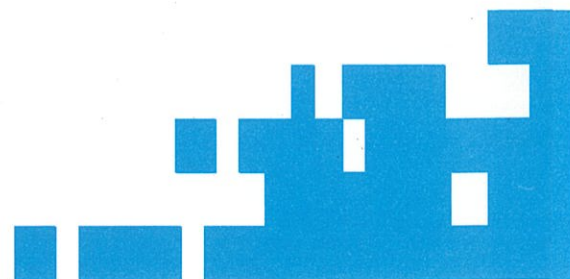
Other information

Management is responsible for the other information. The other information comprises the information contained in the annual report, but does not include the consolidated financial statements and our auditor's report thereon. The 2023 annual report is expected to be made available to us after the date of this auditor's report.

Our opinion on the consolidated financial statements does not cover the other information and we will not express any form of assurance conclusion thereon.

In connection with our audit of the consolidated financial statements, our responsibility is to read the other information identified above when it becomes available and, in doing so, consider whether the other information is materially inconsistent with the consolidated financial statements or our knowledge obtained in the audit, or otherwise appears to be materially misstated.

When we read the 2023 annual report, if we conclude that there is a material misstatement therein, we are required to communicate the matter to those charged with governance and take appropriate actions based on the applicable laws and regulations or Standards on Auditing established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants.



Tanggung Jawab Manajemen dan Pihak yang Bertanggung Jawab atas Tata Kelola terhadap Laporan Keuangan Konsolidasian

Manajemen bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian tersebut sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia, dan atas pengendalian internal yang dianggap perlu oleh manajemen untuk memungkinkan penyusunan laporan keuangan konsolidasian yang bebas dari kesalahan penyajian material, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan.

Dalam penyusunan laporan keuangan konsolidasian, manajemen bertanggung jawab untuk menilai kemampuan Grup dalam mempertahankan kelangsungan usahanya, mengungkapkan, sesuai dengan kondisinya, hal-hal yang berkaitan dengan kelangsungan usaha, dan menggunakan basis akuntansi kelangsungan usaha, kecuali manajemen memiliki intensi untuk melikuidasi Grup atau menghentikan operasi, atau tidak memiliki alternatif yang realistis selain melaksanakannya.

Pihak yang bertanggung jawab atas tata kelola bertanggung jawab untuk mengawasi proses pelaporan keuangan Grup.

Tanggung Jawab Auditor terhadap Audit atas Laporan Keuangan Konsolidasian

Tujuan kami adalah untuk memperoleh keyakinan memadai tentang apakah laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan bebas dari kesalahan penyajian material, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan, dan untuk menerbitkan laporan auditor yang mencakup opini kami. Keyakinan memadai merupakan suatu tingkat keyakinan tinggi, namun bukan merupakan suatu jaminan bahwa audit yang dilaksanakan berdasarkan Standar Audit akan selalu mendeteksi kesalahan penyajian material ketika hal tersebut ada. Kesalahan penyajian dapat disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan dan dianggap material jika, baik secara individual maupun secara agregat, dapat diekspektasikan secara wajar akan memengaruhi keputusan ekonomi yang diambil oleh pengguna berdasarkan laporan keuangan konsolidasian tersebut.

Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Consolidated Financial Statements

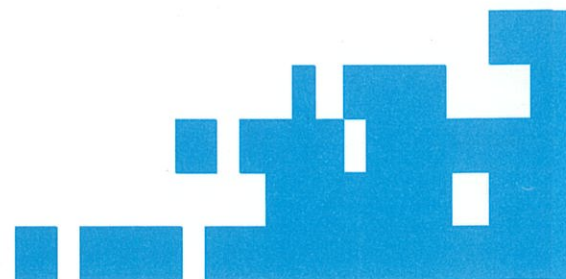
Management is responsible for the preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of the consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the consolidated financial statements, management is responsible for assessing the Group's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Group or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Group's financial reporting process.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with Standard on Auditing will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these consolidated financial statements.



Sebagai bagian dan suatu audit berdasarkan Standar Audit, kami menerapkan pertimbangan profesional dan mempertahankan skeptisisme profesional selama audit. Kami juga:

- Mengidentifikasi dan menilai risiko kesalahan penyajian material dalam laporan keuangan konsolidasian, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan, mendesain dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko tersebut, serta memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk menyediakan basis bagi opini kami. Risiko tidak terdeteksinya kesalahan penyajian material yang disebabkan oleh kecurangan lebih tinggi dari yang disebabkan oleh kesalahan, karena kecurangan dapat melibatkan kolusi, pemalsuan, penghilangan secara sengaja, pernyataan salah, atau pengabaian pengendalian internal.
- Memperoleh suatu pemahaman tentang pengendalian internal yang relevan dengan audit untuk mendesain prosedur audit yang tepat sesuai dengan kondisinya, tetapi bukan untuk tujuan menyatakan opini atas keefektifitasan pengendalian internal Grup.
- Mengevaluasi ketepatan kebijakan akuntansi yang digunakan serta kewajaran estimasi akuntansi dan pengungkapan terkait yang dibuat oleh manajemen.
- Menyimpulkan ketepatan penggunaan basis akuntansi kelangsungan usaha oleh manajemen dan, berdasarkan bukti audit yang diperoleh, apakah terdapat suatu ketidakpastian material yang terkait dengan peristiwa atau kondisi yang dapat menyebabkan keraguan signifikan atas kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya. Ketika kami menyimpulkan bahwa terdapat suatu ketidakpastian material, kami diharuskan untuk menarik perhatian dalam laporan auditor kami ke pengungkapan terkait dalam laporan keuangan konsolidasian atau, jika pengungkapan tersebut tidak memadai, harus menentukan apakah perlu untuk memodifikasi opini kami. Kesimpulan kami didasarkan pada bukti audit yang diperoleh hingga tanggal laporan auditor kami. Namun, peristiwa atau kondisi masa depan dapat menyebabkan Grup tidak dapat mempertahankan kelangsungan usaha.
- Mengevaluasi penyajian, struktur, dan isi laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan, termasuk pengungkapannya, dan apakah laporan keuangan konsolidasian mencerminkan transaksi dan peristiwa yang mendasarinya dengan suatu cara yang mencapai penyajian wajar.

As part of an audit in accordance with Standards on Auditing, we exercise professional judgement and maintain professional skepticism throughout the audit. We also:

- *Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.*
- *Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Group's internal control.*
- *Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.*
- *Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the consolidated financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Group to cease to continue as a going concern.*
- *Evaluate the overall presentation, structure and content of the consolidated financial statements, including the disclosures, and whether the consolidated financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.*



- Memeroleh bukti audit yang cukup dan tepat terkait informasi keuangan entitas atau aktivitas bisnis Grup untuk menyatakan opini atas laporan keuangan konsolidasian. Kami bertanggung jawab atas arahan, supervisi, dan pelaksanaan audit Grup. Kami tetap bertanggung jawab sepenuhnya atas opini audit kami.

Kami mengomunikasikan kepada pihak yang bertanggung jawab atas tata kelola mengenai, antara lain, ruang lingkup dan saat yang direncanakan atas audit, serta temuan audit signifikan, termasuk setiap defisiensi signifikan dalam pengendalian internal yang teridentifikasi oleh kami selama audit.

Kami juga memberikan suatu pernyataan kepada pihak yang bertanggung jawab atas tata kelola bahwa kami telah mematuhi ketentuan etika yang relevan mengenai independensi, dan mengomunikasikan seluruh hubungan, serta hal-hal lain yang dianggap secara wajar berpengaruh terhadap independensi kami, dan, jika relevan, pengamanan terkait.

Dari hal-hal yang dikomunikasikan kepada pihak yang bertanggung jawab atas tata kelola, kami menentukan hal-hal tersebut yang paling signifikan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasian tahun kini dan oleh karenanya menjadi hal audit utama. Kami menguraikan hal audit utama dalam laporan auditor kami, kecuali peraturan perundang-undangan melarang pengungkapan publik tentang hal tersebut atau ketika, dalam kondisi yang sangat jarang terjadi, kami menentukan bahwa suatu hal tidak boleh dikomunikasikan dalam laporan kami karena konsekuensi merugikan dari mengomunikasikan hal tersebut akan diekspektasikan secara wajar melebihi manfaat kepentingan publik atas komunikasi tersebut.

- Obtain sufficient appropriate audit evidence regarding the financial information of the entities or business activities within the Group to express an opinion on the consolidated financial statements. We are responsible for the direction, supervision and performance of the group audit. We remain solely responsible for our audit opinion.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

We also provide those charged with governance with a statement that we have complied with relevant ethical requirements regarding independence, and to communicate with them all relationships and other matters that may reasonably be thought to bear on our independence, and where applicable, related safeguards.

From the matters communicated with those charged with governance, we determine those matters that were of most significance in the audit of the consolidated financial statements of the current year and are therefore the key audit matters. We describe these matters in our auditor's report unless law or regulation precludes public disclosure about the matter or when, in extremely rare circumstances, we determine that a matter should not be communicated in our report because the adverse consequences of doing so would reasonably be expected to outweigh the public interest benefits of such communication.

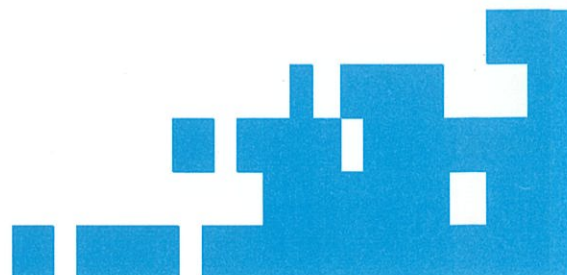
Amir Abadi Jusuf, Aryanto, Mawar & Rekan



Dedy Sukrisnadi

Nomor Izin Akuntan Publik: AP.0645/
Public Accountant License Number: AP.0645

Jakarta, 18 Juni 2024/June 18, 2024



PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN
Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION
As of December 31, 2023 and 2022
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2023	2022	
ASET				ASSET
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan Setara Kas	2.f, 2.g, 2.h, 2.y, 5, 41	5.138.571.482	5.695.720.193	Cash and Cash Equivalents
Dana Dibatasi Penggunaannya	2.f, 2.g, 2.i, 2.y, 6, 41	2.587.812.673	5.610.385.976	Restricted Funds
Piutang Usaha				Trade Receivables
Pihak Berelasi	2.f, 2.g, 2.j, 2.y, 7, 41	1.253.114.802	934.629.745	Related Parties
Pihak Ketiga	2.j, 2.y, 7	616.479.973	471.708.322	Third Parties
Piutang Lain-lain	2.g, 2.y, 8, 41	61.586.990	90.003.063	Other Receivables
Persediaan	2.k, 9	1.528.349.171	1.145.313.941	Inventories
Pendapatan Masih akan Diterima	2.g, 2.y, 10, 41	763.740.040	939.616.971	Accrued Income
Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka	2.l, 11.a	260.184.522	120.303.174	Advances and Prepaid Expenses
Pajak Dibayar di Muka	2.s, 12.a	690.300.423	303.896.017	Prepaid Taxes
Aset Lancar Lainnya	13	123.701.643	26.370.549	Other Current Assets
JUMLAH ASET LANCAR		13.023.841.719	15.337.947.951	TOTAL CURRENT ASSETS
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Uang Muka Jangka Panjang	11.b	3.093.767.915	20.640.157	Long-term Advances
Investasi Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	2.d, 2.e, 14.a	5.808.370.149	6.315.362.037	Investment in Associates and Joint Ventures
Investasi Jangka Panjang	2.y, 14.b	35.747.769	24.176.000	Long-term Investment
Aset Pajak Tangguhan	2.s, 12.e	1.216.932.650	1.432.778.568	Deferred Tax Assets
Aset Tetap	2.n, 15	26.370.631.004	23.924.692.897	Fixed Assets
Properti Investasi	2.m, 16	246.905.669	126.085.555	Investment Properties
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	2.o, 2.p, 17	30.697.675.664	23.736.944.016	Infrastructure Assets Operating Rights
Aset Takbervujud	2.aa, 18	576.231.411	422.760.902	Intangible Assets
Aset Hak Guna	2.u, 19	92.152.320	53.116.074	Right-of-Use Asset
Aset Tidak Lancar Lainnya	20	212.057.103	186.725.566	Other Non-Current Assets
JUMLAH ASET TIDAK LANCAR		68.350.471.654	56.243.281.772	TOTAL NON-CURRENT ASSETS
JUMLAH ASET		81.374.313.373	71.581.229.723	TOTAL ASSETS
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang Usaha				Trade Payables
Pihak Berelasi	2.g, 2.y, 21, 41	4.976.299.233	880.714.681	Related Parties
Pihak Ketiga	2.f, 2.y, 21	2.394.977.405	1.578.171.487	Third Parties
Beban Akrua	2.cc, 2.y, 22	2.203.317.939	1.572.961.926	Accruals
Utang Pajak	2.s, 12.b	621.745.503	309.332.730	Taxes Payable
Pendapatan Diterima di Muka	2.r, 23	1.281.637.698	1.144.639.451	Unearned Revenue
Liabilitas Imbalan Kerja	2.v, 26.a	1.295.541.970	962.743.057	Employee Benefits Liabilities
Pinjaman Bank Jangka Pendek	2.g, 2.y, 24, 41	1.388.523.138	1.760.000.000	Short-term Bank Loans
Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun				Current Maturities of Long-term Liabilities
Liabilitas Sewa	2.u, 19	36.504.861	16.563.637	Lease Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	2.f, 2.g, 2.y, 28, 41	1.294.613.508	1.196.958.601	Long-term Loans
Pinjaman Program PEN	2.y, 27	437.500.000	437.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	2.y, 29	1.898.852.925	--	Bonds
Liabilitas Jangka Pendek Lainnya	25	91.802.000	98.538.290	Other Current Liabilities
JUMLAH LIABILITAS JANGKA PENDEK		17.921.316.180	9.958.123.860	TOTAL CURRENT LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON-CURRENT LIABILITIES
Pendapatan Diterima di Muka	2.r, 23	834.563.297	837.174.293	Unearned Revenue
Liabilitas Imbalan Kerja	2.v, 26.b	5.618.516.876	5.197.151.974	Employee Benefits Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang Setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun				Long-term Liabilities - Net of Current Maturities
Liabilitas Sewa	2.u, 19	74.166.028	44.599.263	Lease Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	2.f, 2.g, 2.y, 28, 41	20.142.027.462	18.282.631.817	Long-term Loans
Pinjaman Program PEN	2.y, 27	2.625.000.000	3.062.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	2.y, 29	2.594.469.619	4.490.760.381	Bonds
Sukuk	2.y, 30	498.586.194	498.307.111	Sukuk
Liabilitas Jangka Panjang Lainnya	31	159.530.476	129.796.719	Other Long-term Liabilities
JUMLAH LIABILITAS JANGKA PANJANG		32.546.859.952	32.542.921.558	TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES
JUMLAH LIABILITAS		50.468.176.132	42.501.045.418	TOTAL LIABILITIES

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 as a whole

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION (Continued)**
As of December 31, 2023 and 2022
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2023	2022	
EKUITAS				EQUITY
Ekuitas yang dapat Diatribusikan kepada Entitas Induk				Equity Attributable to the Owner of the Parent Entity
Modal Saham				Share Capital
Nilai Nominal Rp1.000 per Saham				Rp1,000 Par Value per Shares
Modal Dasar Sebesar 40.000.000 Saham				Authorized Capital of 40,000,000 Shares
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh per 31 Desember 2023 dan 2022 sebesar 22.368.743 dan 19.168.743 saham	32	22.368.743.000	19.168.743.000	Issued and Fully Paid as of Desember 31, 2023 and 2022 amounted to 22,368,743 and 19,168,743 shares, respectively
Tambahan Penyertaan				Additional of Government
Modal Negara	33	--	3.200.000.000	Capital Investment
Saldo Laba				Retained Earnings
Ditentukan penggunaannya	35	9.476.398.277	7.694.357.800	Appropriated
Belum ditentukan penggunaannya	35	76.609.318	(15.271.506)	Unappropriated
Komponen Ekuitas Lainnya				Other Components of Equity
Akumulasi Rugi Aktuarial atas Imbalan Kerja		(1.082.459.162)	(1.037.483.391)	Accumulated Losses on Employee Benefit
Tambahan Modal Disetor	12.h	486.081	486.081	Additional Paid-in Capital
Selisih Likuidasi	36	968.135	968.135	Difference of Liquidation
Selisih Perubahan Ekuitas Entitas Anak	34	(24.069.720)	(24.069.720)	Difference in Transactions of Changes in Equity of Subsidiaries
Ekuitas yang dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk	2.c	30.816.675.929	28.987.730.399	Equity Attributable to Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non-pengendali	2.c, 37	89.461.312	92.453.906	Non-controlling Interests
JUMLAH EKUITAS		30.906.137.241	29.080.184.305	TOTAL EQUITY
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS		81.374.313.373	71.581.229.723	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

Catatan terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes form an integral part of these consolidated financial statements as a whole

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN LABA RUGI DAN
PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN
KONSOLIDASIAN**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF PROFIT OR LOSS AND
OTHER COMPREHENSIVE INCOME**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2023	2022	
PENDAPATAN				REVENUES
Pendapatan Angkutan dan Usaha Lainnya	2.g, 2.w, 2.x, 38, 41	27.764.287.041	22.967.071.664	Transportation and Other Operating Revenues
Pendapatan Konstruksi	2.w, 17, 45	7.342.248.533	2.610.567.346	Construction Revenue
Jumlah Pendapatan		35.106.535.574	25.577.639.010	Total Revenues
BEBAN POKOK PENDAPATAN				COST OF REVENUES
Beban Angkutan dan Usaha Lainnya	2.w, 2.x, 2.g, 39, 41	(19.676.271.707)	(15.930.293.675)	Transportation and Other Operating Costs
Beban Konstruksi	2.w, 17, 45	(7.342.248.533)	(2.610.567.346)	Construction Cost
Jumlah Beban Pokok Pendapatan		(27.018.520.240)	(18.540.861.021)	Total Cost of Revenues
LABA BRUTO		8.088.015.334	7.036.777.989	GROSS PROFIT
Beban Usaha	2.w, 40	(4.227.212.786)	(3.664.532.070)	Operating Expenses
LABA USAHA		3.860.802.548	3.372.245.919	OPERATING PROFIT
Penghasilan Keuangan	2.w, 42	301.722.909	139.514.944	Finance Income
Bagian Rugi Bersih Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	2.d, 14.a	(507.073.954)	(267.504.227)	Share in Net Loss of Associates and Joint Ventures
Beban Keuangan	2.w, 43	(1.507.438.966)	(980.572.153)	Finance Cost
Selisih Kurs	2.f	(57.275.927)	42.673.710	Foreign Exchanges
Keuntungan (Kerugian) Lain-lain - Bersih	2.w	156.750.557	(95.769.893)	Other Gains (Losses) - Net
LABA SEBELUM PAJAK		2.247.487.167	2.210.588.300	INCOME BEFORE TAX
BEBAN PAJAK PENGHASILAN				INCOME TAX EXPENSE
Pajak Kini	12.d	(144.914.096)	(129.815.754)	Current Tax
Penyesuaian Pajak Tahun Lalu	12.d	(3.475.554)	234.243	Prior Year Tax Adjustment
Pajak Tangguhan	12.d	(227.549.380)	(395.017.569)	Deferred Tax
Jumlah Beban Pajak Penghasilan		(375.939.030)	(524.599.080)	Total Income Tax Expense
LABA TAHUN BERJALAN		1.871.548.137	1.685.989.220	INCOME FOR THE YEAR
PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN				OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Penghasilan (Rugi) Komprehensif Lain yang Tidak Direklasifikasi ke Laba Rugi pada Tahun Berikutnya: Pengukuran Kembali				Other Comprehensive Income (Loss) Not to be Reclassified to Profit or Loss Subsequently: Remeasurement of Defined Benefit Obligation
Liabilitas Imbalan Pasti		(56.850.198)	746.347.332	Income Tax Effect
Efek Pajak Penghasilan Terkait	2.s, 12.e	11.703.462	(165.506.775)	
Jumlah Penghasilan (Rugi) Komprehensif Lain - Setelah Pajak		(45.146.736)	580.840.557	Total Other Comprehensive Income (Loss) - Net of Tax
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF TAHUN BERJALAN		1.826.401.401	2.266.829.777	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR
LABA TAHUN BERJALAN YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				INCOME FOR THE YEAR ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik Entitas Induk	2.c	1.873.921.301	1.782.040.477	Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non-pengendali	2.c, 37	(2.373.164)	(96.051.257)	Non-controlling Interest
JUMLAH		1.871.548.137	1.685.989.220	TOTAL
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik Entitas Induk	2.c	1.828.945.530	2.362.914.534	Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non-pengendali	2.c, 37	(2.544.129)	(96.084.757)	Non-controlling Interest
JUMLAH		1.826.401.401	2.266.829.777	TOTAL
Laba per Saham Dasar	2.z, 44	84	93	Basic Earning per Share

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 as a whole

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
 Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
 (Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY

For the Years Ended
 December 31, 2023 and 2022
 (In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

Ekuitas yang Dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk/ Equity Attributable to the Owner of the Parent Entity											
Catatan/ Notes	Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh/ Issued and Paid-up Capital Stock	Penyertaan Modal Negara dalam Proses Penerbitan Saham/ State Equity Participation in Issuance Process	Saldo Laba/ Retained Earnings		Komponen Ekuitas Lain/ Other Components of Equity				Jumlah/ Total	Kepentingan Non-pengendali/ Non-controlling Interest	Jumlah ekuitas/ Total Equity
			Ditentukan Penggunaannya/ Appropriated	Belum Ditentukan Penggunaannya/ Unappropriated	Akumulasi Rugi Aktuarial atas Imbalan Kerja/ Accumulated Losses on Employee Benefit	Tambahan Modal Disetor/ Additional Paid-in capital	Selisih Likuidasi/ Liquidating Differences	Selisih Perubahan Ekuitas Entitas Anak/ Difference in Transactions of Changes in Equity of Subsidiaries			
Saldo 31 Desember 2021	19.168.743.000	--	7.694.357.800	(1.797.311.983)	(1.618.357.448)	486.081	968.135	--	23.448.885.585	148.767.207	23.597.652.792
Penambahan Penyertaan Modal Negara dalam Proses Penerbitan Saham	33	--	3.200.000.000	--	--	--	--	--	3.200.000.000	--	3.200.000.000
Konversi Pinjaman Pemegang Saham		--	--	--	--	--	--	--	--	16.000.000	16.000.000
Penyesuaian atas Kepentingan Non-pengendali	37	--	--	--	--	--	--	(24.069.720)	(24.069.720)	24.069.720	--
Dividen Entitas Anak		--	--	--	--	--	--	--	--	(298.264)	(298.264)
Laba Tahun Berjalan	35	--	--	1.782.040.477	--	--	--	--	1.782.040.477	(96.051.257)	1.685.989.220
Pengukuran Kembali Liabilitas Imbalan Pasti		--	--	--	580.874.057	--	--	--	580.874.057	(33.500)	580.840.557
Saldo 31 Desember 2022	19.168.743.000	3.200.000.000	7.694.357.800	(15.271.506)	(1.037.483.391)	486.081	968.135	(24.069.720)	28.987.730.399	92.453.906	29.080.184.305
Reklasifikasi Penambahan Penyertaan Modal Negara	32	3.200.000.000	(3.200.000.000)	--	--	--	--	--	--	--	--
Dividen Entitas Anak		--	--	--	--	--	--	--	--	(448.465)	(448.465)
Laba Tahun Berjalan		--	--	1.873.921.301	--	--	--	--	1.873.921.301	(2.373.164)	1.871.548.137
Pembentukan Cadangan	35	--	--	1.782.040.477	(1.782.040.477)	--	--	--	--	--	--
Pengukuran Kembali Liabilitas Imbalan Pasti		--	--	--	(44.975.771)	--	--	--	(44.975.771)	(170.965)	(45.146.736)
Saldo 31 Desember 2023	22.368.743.000	--	9.476.398.277	76.609.318	(1.082.459.162)	486.081	968.135	(24.069.720)	30.816.675.929	89.461.312	30.906.137.241

December 31, 2021

Additional on State Equity
Equity Participation
in Issuance Process

Conversion of
Shareholders Loan
Adjustment of

Non-controlling Interest
Dividend of Subsidiaries
Income for the Year

Remeasurement of Defined
Benefit Obligation

December 31, 2022

Reclassification Additional
on State Equity
Dividend of Subsidiaries

Income for the Year
Reserve Establishment
Remeasurement of Defined

Benefit Obligation

December 31, 2023

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 as a whole

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN ARUS KAS
KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF CASH FLOWS
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2023	2022	
Arus Kas dari				Cash Flows from
Aktivitas Operasi				Operating Activities
Penerimaan Kas dari Pelanggan		23.922.111.200	18.291.269.386	Cash Receipts from Customers
Pembayaran kepada Pemasok		(12.614.784.290)	(9.701.299.799)	Payments to Suppliers
Pembayaran kepada Karyawan		(7.261.135.359)	(6.469.435.899)	Payments to Employees
Penerimaan dari Pemerintah		2.893.428.499	4.043.803.506	Receipts from Government
Pembayaran kepada Pemerintah		(656.220.091)	(221.003.573)	Payments to Government
Penerimaan Bunga		192.619.984	139.527.011	Receipts from Interest Income
Penerimaan Kas dari Restitusi Pajak	12.g	52.410.340	240.700.252	Cash Receipt from Tax Restitution
Pembayaran Pajak Penghasilan		(452.680.995)	(261.362.844)	Payment of Income Tax
Pembayaran Beban Keuangan		(1.357.714.336)	(900.937.343)	Payment of Finance Cost
Arus Kas Bersih yang Diperoleh dari Aktivitas Operasi		4.718.034.952	5.161.260.697	Net Cash Flow Provided by Operating Activities
Arus Kas dari				Cash Flows from
Aktivitas Investasi				Investing Activities
Perolehan Aset Tetap	15, 51	(2.844.996.137)	(2.666.090.431)	Acquisitions of Fixed Assets
Penjualan Aset Lain-lain		78.446.395	--	Disposal of Other Assets
Perolehan Hak Pengoperasian Aset Prasarana	17, 51	(3.637.895.369)	(2.708.416.051)	Acquisitions of Infrastructure Assets
Penambahan Properti Investasi	16	(37.901.562)	--	Operating Right
Penambahan Aset Takberwujud	18	(182.588.089)	(79.721.528)	Addition of Investment Properties
Penempatan Uang Muka Setoran Modal	11.b	(2.728.053.311)	(791.878.657)	Addition of Intangible Asset
Penempatan Investasi pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	14.a	(22.050.000)	(4.900.000)	Placement of Paid-up Capital Advance
Pinjaman diberikan kepada Entitas Asosiasi		(30.233.000)	--	Placement Investment in Associate and Joint Venture
Penerimaan Pokok Pinjaman dari Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama		22.050.000	--	Loans Granted in Associate
Penerimaan Bunga Pinjaman dari Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	8, 40, 51	--	791.878.657	Receipts of Loans from Associates and Joint Ventures
Penerimaan Dividen dari Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	14.a	19.807.329	688.263	Receipt of Interest Loans from Associate and Joint Ventures
Penarikan Dana Dibatasi Penggunaannya	6	4.024.574.246	--	Dividend Receipts from Associate and Joint Venture
Penempatan Dana Dibatasi Penggunaannya	6	(101.878.255)	(2.860.752.138)	Drawdown of Restricted Fund
Penempatan <i>Sinking Fund</i> Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung	6	(900.122.689)	--	Placement of Restricted Fund
Arus Kas Bersih yang Digunakan untuk Aktivitas Investasi		(6.340.840.442)	(8.319.191.885)	Net Cash Flows Used in Investing Activities
Arus Kas dari				Cash Flows from
Aktivitas Pendanaan				Financing Activities
Penerimaan Pinjaman Bank Jangka Pendek	24, 51	5.636.300.935	13.706.510.355	Receipts from Short-term Bank Loans
Penerimaan Pinjaman Bank Jangka Panjang	28, 51	3.200.303.452	2.654.659.753	Receipts from Long-term Bank Loans
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Pendek	24, 51	(6.007.777.797)	(14.606.472.528)	Payment from Short-term Bank Loans
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Panjang	28, 51	(1.236.391.211)	(941.505.588)	Payment from Long-term Bank Loans
Pembayaran Liabilitas Sewa	19	(31.554.208)	(37.190.355)	Payment of Lease Liabilities
Pembayaran Pinjaman Program PEN		(437.500.000)	--	Repayment from government loans
Penerimaan Obligasi	29	--	1.500.000.000	Receipts from Bonds
Penerimaan Sukuk	30	--	500.000.000	Receipts from Sukuk
Pembayaran Obligasi	29	--	(1.000.000.000)	Repayment of Bonds
Pembayaran Biaya Emisi Obligasi	51	--	(5.041.083)	Payment of Issuance Costs Bonds
Pembayaran Biaya Emisi Sukuk	51	--	(1.785.917)	Payment of Issuance Costs Sukuk
Penerimaan Penyertaan Modal Negara	32, 33	--	3.200.000.000	Addition of Government Capital
Penempatan Dana Talangan Kepentingan Non-pengendali		--	33.897.362	Placement of Bailout Funds
Pembayaran Dividen Entitas Anak		(448.465)	(298.264)	Non-Controlling Interest Payments of Dividends of Subsidiaries
Arus Kas Bersih yang Diperoleh dari Aktivitas Pendanaan		1.122.932.706	5.002.773.735	Net Cash Flows Provided by Financing Activities

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 as a whole

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN ARUS KAS
KONSOLIDASIAN**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF CASH FLOWS**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2023	2022	
Kenaikan (Penurunan) Bersih Kas dan Setara Kas		(499.872.784)	1.844.842.547	Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents
Kas dan Setara Kas				Cash and Cash Equivalents at the
Awal Tahun		5.695.720.193	3.808.203.932	Beginning Year
Selisih Kurs				Foreign Exchange Rate
Kas dan Setara Kas		(57.275.927)	42.673.714	Cash and Cash Equivalents
Kas dan Setara Kas Akhir Tahun	5	5.138.571.482	5.695.720.193	Cash and Cash Equivalents at the End Year

Informasi tambahan terkait arus kas disajikan pada Catatan 51.

Additional information related to cash flows is presented in Note 51.

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 as a whole

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS**

For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum

a. Pendirian dan Informasi Umum

PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") mulanya merupakan bagian dari gabungan Perusahaan Asing Milik Belanda yang bergerak disektor perkeretaapian, didirikan dan beroperasi secara komersial pada tahun 1864 di wilayah Jawa dan Sumatera. Pada tahun 1963 secara resmi didirikan/dibentuk Peruspahaan Negara yang bergerak disektor perkeretaapian berdasarkan Peraturan Pemerintah No 22 tahun 1963, dari 12 Perusahaan Asing Kereta Api Milik Belanda yang dinasionalisasi oleh Pemerintah Republik Indonesia. (Peraturan Pemerintah No 40 dan No 41 tahun 1959).

PT Kereta Api Indonesia (Persero) ("Perusahaan") didirikan pada tanggal 1 Juni 1999 dengan Akta Notaris No. 2 dari Notaris Imas Fatimah, S.H., Notaris di Jakarta, yang disempurnakan dengan Akta Notaris No. 14 tanggal 13 September 1999 dari notaris yang sama, akta-akta tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan No. C-17171 HT.01.01.TH.99 tanggal 1 Oktober 1999 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 4 Tambahan No. 240/2000 tanggal 14 Januari 2000.

Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir berdasarkan Pernyataan Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dicatat dalam Akta No. No. 122 tanggal 11 Januari 2023 dari Notaris Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notaris di Bandung tentang perubahan maksud dan tujuan perusahaan. Akta perubahan tersebut telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-01.03-0008225 tanggal 17 Januari 2023.

Perusahaan berkantor pusat di Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung.

Seluruh saham Perusahaan dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia.

1. General

a. Establishment and General Information

PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the "Company") was originally part of combination Dutch-owned foreign company engaged in the railway sector, was established and operated commercially in 1864 in Java and Sumatra. In 1963 officially established/formed a State Company engaged in the railway sector based on Government Regulation No. 22 of 1963, from 12 Dutch-owned foreign railway companies nationalized by the Government of the Republic of Indonesia. (Government Regulation No. 40 and No. 41/1959).

PT Kereta Api Indonesia (Persero) (the "Company"), was established based on Notarial Deed No. 2 dated June 1, 1999 of Imas Fatimah, S.H., Notary in Jakarta, and amended with Notarial Deed No. 14 dated September 13, 1999 of Imas Fatimah, S.H., in Jakarta. These deeds were approved by the Minister of Law of Republic of Indonesia as stated on his Decision Letter No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dated October 01, 1999 and was published in State Gazette of Republic of Indonesia No. 4 Supplement No. 240/2000 dated January 14, 2000.

The Company's Articles of Association have been amended several times, most recently by Statement of Minister of State-Owned Enterprises (SOEs) in lieu of the Company General Meeting of Shareholders of PT Kereta Api Indonesia (Persero) according to Deed No. 122 dated January 11, 2023 of Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notary in Bandung regarding purposes and objectives of the company. The Deed was approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia with Decision Letter No. AHU 01.03-0008225 dated January 17, 2023.

The Company's head office is located at Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung.

The Company's shares of stock are wholly owned by the Government of the Republic of Indonesia.

1. Umum (Lanjutan)

b. Maksud dan Tujuan

Sesuai dengan Pasal 3 ayat 1 melakukan penyelenggaraan perkeretaapian dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perusahaan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdata saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, Perusahaan dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:

- 1) Melakukan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian yang meliputi pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan prasarana perkeretaapian yang mencakup pada kegiatan usaha:
 - a) Konstruksi Gedung lainnya;
 - b) Konstruksi jalan rel;
 - c) Konstruksi Bangunan Sipil Jembatan, Jalan Layang, Fly Over dan underpass;
 - d) Konstruksi Terowongan;
 - e) Konstruksi Bangunan Sipil Telekomunikasi untuk Prasarana Transportasi;
 - f) Instalasi Listrik;
 - g) Instalasi Sinyal dan Telekomunikasi Kereta Api; dan
 - h) Aktivitas Stasiun Kereta Api.
- 2) Melakukan penyelenggaraan sarana perkeretaapian meliputi pengadaan, pengoperasian, perawatan dan pengusahaan sarana perkeretaapian yang mencakup pada kegiatan usaha:
 - a) Reparasi lokomotif dan gerbong kereta;
 - b) Angkutan jalan rel untuk penumpang;
 - c) Angkutan jalan rel untuk barang;
 - d) Angkutan jalan rel untuk perkotaan;
 - e) Angkutan jalan rel untuk wisata;

1. General (Continued)

b. Purposes and Objectives

In accordance with Article 3 paragraph 1, carrying out railway operations and optimizing the use of resources owned by the Company to produce goods and/or services of high quality and strong competitiveness to obtain/pursue profits in order to increase the value of the Company by applying the principles of Limited Liability Companies.

To achieve the above purposes and objectives, the Company may perform these following activities:

- 1) *Carrying out railway infrastructure that includes the construction, operation, maintenance, and business of railway infrastructure that includes business activities:*
 - a) *Construction of other buildings;*
 - b) *Construction of the rail road;*
 - c) *Construction of Civil Building Bridges, Overpasses, Fly Over and underpasses;*
 - d) *Tunnel construction;*
 - e) *Construction of Telecommunication Civil Buildings for Transportation Infrastructure;*
 - f) *Electrical Installation;*
 - g) *Railway Signal installation and telecommunications; and*
 - h) *Train Station activity;*
- 2) *Conduct the implementation of railway advice which includes the procurement, operation, maintenance, and business of railway facilities that include business activities:*
 - a) *Repairment locomotives and wagon;*
 - b) *Rail road transportation for passengers;*
 - c) *Rail road transportation for goods;*
 - d) *Rail road transportation for urban areas;*
 - e) *Rail road transportation for tours;*

1. Umum (Lanjutan)

- 3) Perdagangan besar alat transportasi darat (bukan mobil, sepeda motor, dan sejenisnya), suku cadang dan perlengkapannya;
- 4) Perdagangan besar barang bekas dan sisa-sisa tak terpakai (*scrap*);
- 5) Aktivitas konsultasi transportasi;
- 6) Aktivitas konsultasi manajemen lainnya;
- 7) Kegiatan penunjang pendidikan;
- 8) Penanganan kargo (bongkar muat barang);
- 9) Aktivitas Ekspedisi Muatan Kereta Api dan Ekspedisi Angkutan Darat (EMKA & EAD);
- 10) Angkutan multimoda;
- 11) Aktivitas agen perjalanan lainnya;
- 12) Pendidikan lainnya swasta;
- 13) Pendidikan kesehatan swasta;
- 14) Pendidikan dan pelatihan di bidang perkeretaapian;
- 15) Aktivitas penunjang pertambangan dan penggalian lainnya;
- 16) Usaha jasa pertambangan;
- 17) Real estate yang dimiliki sendiri atau disewa; dan
- 18) Kerjasama peningkatan akses stasiun kereta api yang bersinggungan dengan lahan milik pihak lain untuk dikembangkan dengan konsep terhubung dalam rangka meningkatkan nilai tambah bagi Perusahaan dan mendukung peningkatan pelayanan penumpang.

Selain kegiatan usaha utama, perusahaan dapat melakukan kegiatan usaha dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk:

- 1) Pergudangan dan penyimpanan;
- 2) Aktivitas *cold storage*;
- 3) Aktivitas *bonded warehousing* atau wilayah kawasan berikat;
- 4) Pergudangan dan penyimpanan lainnya;
- 5) Aktivitas pelayanan kepelabuhan laut;
- 6) Aktivitas pelayanan kepelabuhan sungai dan danau;
- 7) Angkutan melalui saluran pipa;
- 8) Konstruksi sentral telekomunikasi;
- 9) Konstruksi jaringan irigasi, komunikasi dan limbah lainnya;
- 10) Aktivitas telekomunikasi khusus untuk keperluan sendiri;

1. General (Continued)

- 3) *Large trade in land transportation (exclude cars, motorcycles, and others), spare parts and equipment;*
- 4) *Large trade in used and unused goods (scrap);*
- 5) *Transportation consulting activities;*
- 6) *Other management consulting activities;*
- 7) *Educational support activities;*
- 8) *Cargo handling (goods's loading and unloading);*
- 9) *Railway Cargo Expedition activities and Land Transport Expeditions (EMKA & EAD);*
- 10) *Multimodal transportation;*
- 11) *Other travel agents's activities;*
- 12) *Other private education;*
- 13) *Private health education;*
- 14) *Education and training in the railways areas;*
- 15) *Supporting activities of mining and other excavations;*
- 16) *Mining services;*
- 17) *Self-owned or leased real estate; and*
- 18) *Improvement at access to railway stations that intersect by other parties with the concept of connecting in order to increase value added for the Company and improvement of passenger services.*

Other than its core business, the company may perform its activities to optimize the resource which are owned by the Company to:

- 1) *Warehousing and storage;*
- 2) *Cold storage activities;*
- 3) *Bonded warehousing activities or bonded area areas;*
- 4) *Warehousing and other storage;*
- 5) *Marine service activities;*
- 6) *Service activities of river and lake facilities;*
- 7) *Transportation pipelines;*
- 8) *Central construction of telecommunications;*
- 9) *Construction of irrigation networks, communication and other waste;*
- 10) *Special telecommunication activities for internal purposes;*

1. Umum (Lanjutan)

- 11) Aktivitas pengolahan data;
- 12) Portal web dan/atau platform digital dengan tujuan komersial;
- 13) Konstruksi Gedung Hunian;
- 14) Konstruksi Gedung Perkantoran;
- 15) Konstruksi Gedung Perbelanjaan;
- 16) Konstruksi Gedung Penginapan;
- 17) Instalasi Mekanikal;
- 18) Instalasi konstruksi lainnya yang tidak diklasifikasikan di tempat lain;
- 19) Periklanan;
- 20) Aktivitas klinik swasta;
- 21) Aktivitas pelayanan kesehatan yang dilakukan oleh tenaga kesehatan selain dokter dan dokter gigi;
- 22) Perdagangan eceran barang obat farmasi untuk manusia di apotek;
- 23) Aktivitas pelayanan penunjang kesehatan;
- 24) Konstruksi gedung kesehatan;
- 25) Penyiapan lahan;
- 26) Museum yang dikelola swasta;
- 27) Aktivitas biro perjalanan wisata; dan
- 28) Melakukan kegiatan penyertaan modal pada perusahaan lain dalam rangka mengembangkan proses bisnis Perseroan.

Kegiatan utama Perusahaan saat ini adalah bergerak dalam bidang usaha pengangkutan penumpang 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 peti kemas.

c. Wilayah Kerja

Dalam menjalankan kegiatan operasinya, Perusahaan memiliki Daerah Operasi, Divisi Regional, Balai Yasa, dan Divisi Bertujuan Khusus 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

1. General (Continued)

- 11) Data processing activities;
- 12) Web portals and/or digital platforms for commercial purposes;
- 13) Residential Building's construction;
- 14) Office building's construction;
- 15) Shopping building's construction;
- 16) Inn Building's construction;
- 17) Mechanical installation;
- 18) Unclassified Other construction installations;
- 19) Advertising;
- 20) Private clinic activities;
- 21) Health care activities carried out by health workers beside of doctors and dentists;
- 22) Pharmaceutical drug's retail trade in human's pharmacies;
- 23) Health support service activities;
- 24) Health building's construction;
- 25) Land preparation;
- 26) Private museums;
- 27) Travel agencies's activities; and
- 28) Capital investment other companies to develop the Company's business processes.

The Company's current main business activities are in railway transportation for passenger and/or freight, railway-based education and training services, and rolling stock/infrastructure/facility rental business including shops/warehouse/station space and container terminal.

c. Operation Regions

In conducting its business, the Company has Operating Region, Regional Division, Balai Yasa (Workshop), and Special Purpose Division as follow:

Operating Regions (Daop) consists 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

1. Umum (Lanjutan)

1. General (Continued)

Divisi Regional (Divre), terdiri dari:

- 1) Divre I, berkedudukan di Medan
- 2) Divre II, berkedudukan di Padang
- 3) Divre III, berkedudukan di Palembang
- 4) Divre IV, berkedudukan di Tanjung Karang

Regional Division (Divre), consists of:

- 1) *Divre I, located in Medan*
- 2) *Divre II, located in Padang*
- 3) *Divre III, located in Palembang*
- 4) *Divre IV, located in Tanjung Karang*

Balai Yasa terdiri dari:

- 1) Balai Yasa Manggarai, berkedudukan di Jakarta
- 2) Balai Yasa Tegal, berkedudukan di Tegal
- 3) Balai Yasa Yogyakarta, berkedudukan di Yogyakarta
- 4) Balai Yasa Gubeng, berkedudukan di Surabaya
- 5) Balai Yasa Lahat, berkedudukan di Lahat
- 6) Balai Yasa Pulubrayan, berkedudukan di Medan

Balai Yasa, consists of:

- 1) *Balai Yasa Manggarai, located in Jakarta*
- 2) *Balai Yasa Tegal, located in Tegal*
- 3) *Balai Yasa Yogyakarta, located in Yogyakarta*
- 4) *Balai Yasa Gubeng, located in Surabaya*
- 5) *Balai Yasa Lahat, located in Lahat*
- 6) *Balai Yasa Pulubrayan, located in Medan*

Divisi Bertujuan Khusus yaitu *Light Rail Transit* Jabodebek, berkedudukan di Jakarta.

Special Purpose Division is Light Rail Transit Jabodebek, located in Jakarta.

d. Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Beserta Karyawan

d. Board of Commisioners and Directors and Employees

Susunan Dewan Komisaris pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 berdasarkan Akta No. 383 tanggal 30 September 2022 dibuat di hadapan Nining Puspitaningtyas, S.H., M.H. Notaris di Bandung yang telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.09-0063053 tanggal 7 Oktober 2022 adalah sebagai berikut:

The composition of the Company's Board of Commissioners changes as of December 31, 2023 and 2022 based on the Deed No. 383 dated September 30, 2022 made in presence of Nining Puspitaningtyas, S.H., M.H., Notary in Bandung that have approved by the Ministry of Law and Human Rights with Decision Letter No. AHU-AH.01.09-0063053 dated October 7, 2022 are as follows:

**2023 dan 2022/
2023 and 2022**

Dewan Komisaris

Komisaris Utama dan
Komisaris Independen
Komisaris Independen
Komisaris Independen
Komisaris Independen
Komisaris
Komisaris
Komisaris
Komisaris

Said Aqil Siroj
Riza Primadi
Rochadi
Endang Tirtana
Johan Sirait
Diah Natalisa
Chairul Anwar
Sri Paduka Mangkoenagoro X
Mohamad Risal Wasal

Board of Commisioners

*President Commissioner and
Independent Commissioner
Independent Commissioner
Independent Commissioner
Independent Commissioner
Commissioner
Commissioner
Commissioner
Commissioner*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

1. General (Continued)

Susunan Dewan Direksi pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, berdasarkan Akta No.50 tanggal 12 Desember 2023 dan No. 09 tanggal 2 November 2022 dibuat di hadapan Notaris Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notaris di Bandung yang telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.09-0195208 tanggal 12 Desember 2023 dan No. AHU-AH.01.09-00072126 tanggal 2 November 2022. Susunan Dewan Direksi pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

The composition of the Company's Board of Directors changes as of December 31, 2023 and 2022, based on the Deed No.50 dated December 12, 2023 and No. 09 dated November 2, 2022 made in presence of Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., in Notary Bandung that have approved by the Ministry of Law and Human Rights with Decision Letter No.AHU-AH.01.09-0195208 dated December 12, 2023 and No. AHU-AH.01.09-00072126 dated November 2, 2022. The composition of the Company's Board of Directors changes as of December 31, 2023 and 2022 are as follows:

	2023	2022	
Direksi			Directors
Direktur Utama	Didiek Hartantyo	Didiek Hartantyo	President Director
Direktur Niaga	Hadis Surya Palapa	Hadis Surya Palapa	Director of Commercials
Direktur Operasi	Awan Hermawan Purwadinata	Awan Hermawan Purwadinata	Director of Operations
Direktur Pengelolaan Prasarana	Heru Kuswanto	Heru Kuswanto	Director of Infrastructure Management
Direktur Perencanaan Strategis dan Pengelolaan Sarana	John Robertho	Eko Purwanto	Director of Strategic Planning and Rolling Stock Management
Direktur Keselamatan dan Keamanan	Sandry Pasambuna	Sandry Pasambuna	Director of Safety and Security
Direktur Sumber Daya Manusia dan Umum	Suparno	Suparno	Director of Human Capital and General Affairs
Direktur Pengembangan Usaha dan Kelembagaan	Rudi As Aturridha	John Robertho	Director of Business Development and Institutional Relations
Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko	Salusra Wijaya	Salusra Wijaya	Director of Finance and Risk Management

Susunan anggota Komite Audit pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. 08/CH/DEKOM/XI/2022 tanggal 23 November 2022 adalah sebagai berikut:

The composition of members of the Audit Committee as of December 31, 2023 and 2022 based on Decree of the Board of Commissioner No.08/CH/DEKOM/XI/2022, dated November 23, 2022 are as follows:

	2023 dan 2022/ 2023 and 2022	
Komite Audit		Audit Committee
Ketua	Riza Primadi	Chairman
Anggota	Rochadi	Member
Anggota	Johan Sirait	Member
Anggota	Ernesto	Member
Anggota	Amalia Setyanti Lestari	Member

Susunan Komite Pemantau Manajemen Risiko pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. 09/CH/DEKOM/XI/2022 tanggal 23 November 2022 adalah sebagai berikut:

The composition of the Risk Management Monitoring Committee as of December 31, 2023 and 2022 based on No. 09/CH/DEKOM/XI/2022 dated November 23, 2022 are as follows:

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

1. General (Continued)

	2023 dan 2022/ 2023 and 2022	
Komite Pemantau Manajemen Risiko		Monitoring Risk Management Committee
Ketua (merangkap Anggota)	Chairul Anwar	Chairman (concurrently Member)
Anggota	Endang Tirtana	Member
Anggota	Mohamad Risal Wasal	Member
Anggota	Miranti Gani	Member
Sekretaris/Anggota	Handy Purnama	Secretary/Member

Perubahan susunan Komite Pemantau Nominasi dan Remunerasi pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. 03/CH/DEKOM/VIII/2022 tanggal 30 Agustus 2022 dan No. 01/SK/CH/DEKOM/I/2022 tanggal 27 Januari 2022 adalah sebagai berikut:

The composition changes of the Risk Management Nomination and Remuneration Committee as of December 31, 2023 and 2022, based on No. 03/CH/DEKOM/VIII/2022 dated August 30, 2022 and No. 01/SK/CH/DEKOM/I/2022 dated January 27, 2022 are as follows:

	2023 dan 2022/ 2023 and 2022	
Komite Nominasi dan Remunerasi		Nomination and Remuneration Committee
Ketua (merangkap Anggota)	Said Aqil Siroj	Chairman (concurrently Member)
Anggota	Diah Natalisa	Member
Anggota	Sri Paduka Mangkoenagoro X	Member
Anggota	Corina D. Riantoputra	Member

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, kepala satuan pengendali internal dan sekretaris Perusahaan adalah sebagai berikut:

As of December 31, 2023 and 2022, the head of the internal control unit and the Company secretary are as follows:

	2023	2022	
Satuan Pengendali Internal (SPI) dan Sekretaris Perusahaan			Internal Audit Unit (SPI) and Corporate Secretary
Ketua Satuan			Head of Internal Audit (SPI)
Pengendali Internal	Dwi Erni Ratnawati	Dwi Erni Ratnawati	
Sekretaris Perusahaan	Raden Agus Dwinanto Budiadji	Asdo Artriviyanto	Corporate Secretary

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 jumlah karyawan (tidak termasuk Direksi) Perusahaan dan entitas anak ("Grup") masing-masing sejumlah 53.460 pegawai (31.624 pegawai tetap, 21.836 pegawai tidak tetap dan alih daya) dan 48.564 orang (30.735 pegawai tetap, 17.829 pegawai tidak tetap dan alih daya).

As of December 31, 2023 and 2022 the number of employees (excluding Directors) The Company and subsidiaries ("Group") are 53,460 employees (31,624 fixed, 21,836 contracted and outsourcing) and 48,564 (30,735 fixed, 17,829 contracted and outsourcing) employees, respectively.

e. Penawaran Umum Obligasi dan Sukuk Ijarah Perusahaan

Pada tanggal 13 November 2017, Perusahaan telah mendapatkan surat pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) No. S-438/D.04/2017 atas Penawaran perdana penerbitan Obligasi I Kereta Api Indonesia tahun 2017 dengan jumlah pokok sebesar Rp2.000.000.000 dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 21 November 2017.

e. The Company's Bonds and Sukuk Ijarah Public Offering

As of November 13, 2017, the Company obtained an effective statement from Financial Services Authority (OJK) No. S-438/D.04/2017 for Initial Public Offering on the issuance of bonds I Kereta Api Indonesia year 2017 with a principal amount of Rp2,000,000,000 and were listed on the Indonesia Stock Exchange on November 21, 2017.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

Pada tanggal 18 November 2022, Perusahaan telah melunasi Obligasi I seri A Kereta Api Indonesia Tahun 2017 sebesar Rp1.000.000.000.

Pada tanggal 6 Desember 2019, Perusahaan telah mendapatkan surat pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) No: S-189/D.04/2019 atas Penawaran umum penerbitan Obligasi II Kereta Api Indonesia tahun 2019 dengan jumlah pokok sebesar Rp2.000.000.000 dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 16 Desember 2019.

Pada tanggal 29 Juli 2022, Perusahaan telah mendapatkan surat pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) No. S-148/D.04/2022 atas Penawaran perdana penerbitan Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap 1 Tahun 2022 dengan jumlah pokok sebesar Rp1.500.000.000 dan Sukuk Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap 1 Tahun 2022 dengan sisa imbalan Ijarah sebesar Rp500.000.000 dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 3 Agustus 2022.

Pada tanggal 31 Desember 2023, jumlah utang obligasi dan sukuk ijarah adalah sebesar Rp5.000.000.000 dengan rincian sebagai berikut:

No./ No.	Obligasi/ Bonds	Jumlah/ Amount	Bunga per Tahun/ Interest per Annum	Tahun/ Years	Tanggal Penerbitan/ Issued Date	Tanggal Jatuh Tempo/ Due Date
1	Obligasi I Kereta Api Indonesia Tahun 2017/ Kereta Api Indonesia Bond I Year 2017 Seri/ Serie B	1.000.000.000	8,25%	7	13 November 2017/ November 13, 2017	1 November 2024/ November 1, 2024
2	Obligasi II Kereta Api Indonesia Tahun 2019/ Kereta Api Indonesia Bond II Year 2019 Seri/ Serie A	900.000.000	7,75%	5	6 Desember 2019/ December 6, 2019	16 Desember 2024/ December 16, 2024
	Seri/ Serie B	1.100.000.000	8,20%	7	6 Desember 2019/ December 6, 2019	16 Desember 2026/ December 16, 2026
3	Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahun 2022/ Kereta Api Indonesia Continuing Bond I Year 2022 Seri/ SerieA	634.000.000	7,10%	5	5 Agustus 2022/ August 5, 2022	5 Agustus 2027/ August 5, 2027
	Seri/ SerieB	866.000.000	8,00%	7	5 Agustus 2022/ August 5, 2022	5 Agustus 2029/ August 5, 2029

1. General (Continued)

On November 18, 2022, the Company has paid off Kereta Api Indonesia 2017 Bond I series A year 2017 of Rp1,000,000,000.

As of December 6, 2019, the Company obtained an effective statement from Financial Services Authority (OJK) No: S-189/D.04/2019 for General Public Offering on the issuance of bonds II Kereta Api Indonesia year 2019 with a principal amount of Rp2,000,000,000 and were listed on the Indonesia Stock Exchange on December 16, 2019.

As of Juli 29, 2022, the Company obtained an effective statement from Financial Services Authority (OJK) No. S-148/D.04/2022 for Initial Public Offering on the issuance of Continuing Bonds I Kereta Api Indonesia Phase I Year 2022 with a principal amount of Rp1,500,000,000 and Continuing Sukuk I Kereta Api Indonesia Phase I Year 2022 with a remaining Ijarah benefit amount of Rp500,000,000 were listed on the Indonesia Stock Exchange on August 3, 2022.

As of December 31, 2023, The amount of bonds payables and sukuk ijarah amounted to Rp5,000,000,000 with detail as follows:

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

1. General (Continued)

No./ No.	Sukuk/ Sukuk	Jumlah/ Amount	Cicilan Imbalan per Tahun/ Installment Benefit per Annum	Tahun/ Years	Tanggal Penerbitan/ Issued Date	Tanggal Jatuh Tempo/ Due Date
1	Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahun 2022/ Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Year 2022 Seri/ Serie A	117.350.000	8.331.850	5	5 Agustus 2022/ August 5, 2022	5 Agustus 2027/ August 5, 2027
	Seri/ Serie B	382.650.000	30.612.000	7	5 Agustus 2022/ August 5, 2022	5 Agustus 2029/ August 5, 2029

f. Entitas Anak

Perusahaan memiliki entitas anak pada 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

f. The Subsidiaries

The Company has subsidiaries as of December 31, 2023 and 2022 as follows:

No.	Entitas Anak/ Subsidiaries	Domisili/ Domicile	Kegiatan Pokok/ Main Activity	Tahun Pendirian/ Establishment Date	Tahun Operasi/ Year of Operation	Persentase Kepemilikan/ Percentage of Ownership		Jumlah Aset Sebelum Eliminasi/ Total Assets Before Elimination	
						2023 (%)	2022 (%)	2023 Rp	2022 Rp
1	PT Reska Multi Usaha (RMU)	Jakarta	Restoran Kereta Api/ The Railways Restaurant	2003	2003	99,74	99,74	560.460.847	482.887.390
2	PT Railink (Railink)	Jakarta	Transportasi Kereta Api Bandara/ Airport Railways	2005	2014	60,00	60,00	423.753.460	564.519.459
3	PT Kereta Commuter Indonesia (KCI)	Jakarta	Transportasi Kereta Commuter/ Commuter Railways	2008	2008	99,78	99,78	3.392.366.123	3.278.464.511
4	PT KA Logistik (KALOG)	Jakarta	Distribusi Logistik berbasis Kereta Api/ Railway-Based Logistic Service	2009	2009	99,30	99,30	865.859.021	847.167.021
5	PT KA Properti Manajemen (KAPM)	Jakarta	Pengelolaan Aset Properti Perkeretaapian/ Railway Property Asset Management	2009	2009	99,63	99,63	825.751.525	905.134.224
6	PT KA Pariwisata (KAWIS)	Jakarta	Pariwisata Kereta Api/ Railways Tourism	2009	2010	99,90	99,90	299.222.056	152.859.992

PT Reska Multi Usaha (RMU)

RMU didirikan berdasarkan Akta No. 18 tanggal 2 Juli 2003 oleh Notaris Darwin Ginting, S.H., M.H., yang telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. C - 21011 HT 01.01. Tahun 2003 tanggal 4 September 2003.

Anggaran Dasar RMU telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan akta Nomor 6 tanggal 21 September 2019 oleh Notaris Silvia Anugrahwaty, S.H., M.Kn. mengenai Perubahan Modal Dasar. Perubahan ini telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam surat keputusan No. AHU-0079549.AH.01.02 tanggal 7 Oktober 2019.

Modal dasar RMU sebesar Rp100.749.000 terbagi atas 100.749 saham dengan bernilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 100.749 saham atau sebesar Rp100.749.000 dengan komposisi sebagai berikut:

PT Reska Multi Usaha (RMU)

RMU was established based on Notarial Deed No. 18 dated on July 2, 2003 of Notary Darwin Ginting, S.H., M.H., which approved by the Minister of Law of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. C - 21011 HT 01.01 Tahun 2003 dated September 4, 2003.

RMU's Articles of association has been amended several times, most recently by Notarial Deed No. 6 dated September 21, 2019 of Notary Silvia Anugrahwaty, S.H., M.Kn. concerning the Changes in the Authorized Capital. The amendments were approved by the Minister of Law and Human Rights in his Decision Letter No. AHU-0079549.AH.01.02 dated October 7, 2019.

The authorized capital of RMU amounted to Rp100,749,000 composed of 100,749 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to Rp100,749,000 composed of 100,749 shares with share ownership as follows:

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

- Perusahaan memiliki 99,74% atau sebanyak 100.487 saham dengan nilai sebesar Rp100.487.000.
- Yayasan Pusaka memiliki 0,26% atau sebanyak 262 saham dengan nilai sebesar Rp262.000.

PT Railink (Railink)

Railink didirikan berdasarkan Surat Persetujuan dari Menteri Negara BUMN No. S-108/MBU/2005 tanggal 8 Maret 2005 dan Akta Pendirian No. 34 tanggal 28 September 2006, dari Notaris Ny. Silvia Abbas Sudrajat, S.H., Notaris di Banten yang telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. W29-00480HT.01.01. TH.2006, pada tanggal 7 Desember 2006.

Anggaran Dasar Railink telah mengalami beberapa kali perubahan, perubahan terakhir adalah menurut Keputusan Para Pemegang Saham yang telah disahkan dengan Akta Notaris Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., No. 05 tanggal 27 Januari 2023 mengenai Perubahan Modal Dasar dan Modal Disetor kepada Railink. Akta perubahan ini telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan Persetujuan Perubahan Anggaran Dasar dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.03-0017880 tanggal 31 Januari 2023.

Modal dasar Railink pada tanggal 31 Desember 2023 sebesar Rp879.400.000, ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 879.400 saham dengan nilai nominal sebesar Rp1.000 per saham atau sebesar Rp879.400.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 60,00% atau sebanyak 527.640 saham dengan nilai sebesar Rp527.640.000.
- PT Angkasa Pura II (Persero) memiliki 40,00% atau sebanyak 351.760 saham dengan nilai sebesar Rp351.760.000.

Modal dasar Railink pada tanggal 31 Desember 2022 sebesar Rp839.400.000, ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 839.400 saham dengan

1. General (Continued)

- The Company owns 99.74% or 100,487 shares amounting to Rp100,487,000.
- Yayasan Pusaka owns 0.26% or 262 shares amounting to Rp262,000.

PT Railink (Railink)

Railink was established based on Letter of Approval from Minister of SOEs No. S-108/MBU/2005 dated March 8, 2005, and Notarial Deed No. 34 dated September 28, 2006 of Notary Ny. Silvia Abbas Sudrajat, S.H., Notary in Banten, which has been approved by the Minister of Law and Human Right of Republic of Indonesia in his Decision Letter No. W29-00480HT.01.01.TH.2006 dated December 7, 2006.

Railink's Article of Association has been amended several times, most recently by Agreement of Stockholders legalized by the Notarial Deed of Ariani Lakhsmijati Rachim, S.H., No. 05 dated January 27, 2023 concerning the Changes in the authorized and paid in capital. These amendments have been approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. Decision Letter of Amended's articles No. AHU-AH.01.03-0017880 dated January 31, 2023.

The authorized capital of Railink as of December 31, 2023 amounted to Rp879,400,000, issued and fully paid capital amounted to Rp879,400,000 composed of 879,400 shares with par value of Rp1,000 per share with share ownership as follows:

- The Company owns 60.00% or 527,640 shares amounting to Rp527,640,000.
- PT Angkasa Pura II (Persero) owns 40.00% or 351,760 shares amounting to Rp351,760,000.

The authorized capital of Railink as of December 31, 2022 amounted to Rp839,400,000, issued and fully paid capital amounted to Rp839,400,000

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

1. Umum (Lanjutan)

nilai nominal sebesar Rp1.000 per saham atau sebesar Rp839.400.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 60,00% atau sebanyak 503.640 saham dengan nilai sebesar Rp503.640.000.
- PT Angkasa Pura II (Persero) memiliki 40,00% atau sebanyak 335.760 saham dengan nilai sebesar Rp335.760.000.

PT Kereta Commuter Indonesia (KCI)

KCI didirikan berdasarkan Akta Notaris Ilmiawan Dekrit S., S.H., pada tanggal 15 September 2008 No.457 yang telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-74707.AH.01.01, tanggal 16 Oktober 2008.

Anggaran Dasar KCI telah mengalami beberapa perubahan, perubahan terakhir berdasarkan Akta No. 1 tanggal 7 Januari 2019 dari Notaris Tri Mulyahati, S.H., yang telah disahkan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan surat keputusan No. AHU-0002753.AH.01.02 Tahun 2019 tanggal 18 Januari 2019.

Modal dasar KCI sebesar Rp542.000.000 terbagi atas 542.000 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 230.500 saham atau sebesar Rp230.500.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 99,78% atau sebanyak 230.000 saham dengan nilai sebesar Rp230.000.000.
- Yayasan Pusaka memiliki 0,22% atau sebanyak 500 saham dengan nilai sebesar Rp500.000.

Pada tahun 2022, KCI telah mendapat persetujuan penambahan pengoperasian pada lintas pelayanan Manggarai-Bandar Udara Soekarno-Hatta sesuai dengan Surat Keputusan Kementerian Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perkeretaapian No. KA.005/1/4/DJKA/2022 pada tanggal 29 Juli 2022 (Catatan 34).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. General (Continued)

composed of 839,400 shares with par value of Rp1,000 per share with share ownership as follows:

- The Company owns 60.00% or 503,640 shares amounting to Rp503,640,000.
- PT Angkasa Pura II (Persero) owns 40.00% or 335,760 shares amounting to Rp335,760,000.

PT Kereta Commuter Indonesia (KCI)

KCI was established based on Notarial Deed of Ilmiawan Dekrit S., S.H., No. 457 dated September 15, 2008 which is approved by the Minister of Law and Human Right of Republic of Indonesia in his Decision Letter No. AHU-74707.AH.01.01, dated October 16, 2008.

KCI's Article of Association has been amended several time, most recently by Notarial Deeds No. 1 on January 7, 2019 of Notary Mulyahati, S.H., which was approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. AHU-0002753.AH.01.02 Tahun 2019 dated January 18, 2019.

The authorized capital of KCI amounted to Rp542,000,000 composed of 542,000 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to Rp230,500,000 composed of 230,500 shares with share ownership as follows:

- The Company owns 99.78% or 230,000 shares amounting to Rp230,000,000.
- Yayasan Pusaka owns 0.22% or 500 shares amounting to Rp500,000.

In 2022, KCI has received approval for additional operations on the Manggarai-Soekarno-Hatta Airport service line in accordance with the Decree of the Ministry of Transportation through the Director General of Railways No. KA.005/1/4/DJKA/2022, on July 29, 2022 (Note 34).

1. Umum (Lanjutan)

1. General (Continued)

PT KA Logistik (KALOG)

KALOG didirikan berdasarkan Surat Persetujuan dari Menteri Negara BUMN No. S-536/MBU/2009, tanggal 29 Juli 2009 dan berdasarkan Akta Pendirian No. 10, tanggal 8 September 2009 yang dibuat di hadapan Ny. Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta. Akta pendirian perusahaan telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-51175.AH.01.01, pada tanggal 22 Oktober 2009.

Anggaran Dasar KALOG telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris Yoshsi, S.H., M.Kn No. III tanggal 27 November 2023 mengenai perubahan Pasal 3 Anggaran Dasar tentang maksud dan tujuan serta kegiatan. Perubahan tersebut telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan tertanggal 30 November 2023 nomor AHU-0074532.AH.01.02. Tahun 2023.

Modal dasar KALOG sebesar Rp99.100.000 terbagi atas 99.100 saham dengan bernilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 75.275 saham atau sebesar Rp75.275.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 99,30% atau sebanyak 74.750 saham dengan nilai sebesar Rp74.750.000.
- Yayasan Pusaka memiliki 0,70% atau sebanyak 525 saham dengan nilai sebesar Rp525.000.

PT KA Properti Manajemen (KAPM)

KAPM didirikan berdasarkan Surat Persetujuan dari Menteri Negara BUMN No. S- 535/MBU/2009, tanggal 29 Juli 2009 dan berdasarkan Akta Pendirian No. 9, tanggal 8 September 2009 yang dibuat dihadapan Ny. Fathiah Helmi, S.H., Notaris di Jakarta. Akta Pendirian tersebut telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. AHU-5150.AH.01.01 pada tanggal 26 Oktober 2009.

PT KA Logistik (KALOG)

KALOG was established based on the Letter of Approval from the Minister of SOEs No. S-536/MBU/2009, dated July 29, 2009 and based on the Deed of Establishment No. 10, dated September 8, 2009 of Ny. Fathiah Helmi, S.H., Notary in Jakarta. Deed of establishment was approved by the Minister of Law and Human Rights Republic of Indonesia in his Decision Letter. No. AHU-51175.AH.01.01, dated October 22, 2009.

KALOG's Articles of Association have been amended several times, most recently by Notarial Deed of Yoshsi, S.H., M.Kn No. III dated November 27, 2023 concerning amendments to Article 3 of the Articles of Association regarding the aims and objectives as well as business. This amendment has received approval from the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia with a Decree dated November 30, 2023 number AHU-0074532.AH.01.02. year 2023.

The authorized capital of KALOG amounted to Rp99,100,000 composed of 99,100 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted Rp75,275,000 composed of 75,275 shares with share ownership as follows:

- The Company owns 99.30% or 74,750 shares amounting to Rp74,750,000.
- Yayasan Pusaka owns 0.70% or 525 shares amounting to Rp525,000.

PT KA Properti Manajemen (KAPM)

KAPM was established under the Letter of Approval from the Minister of SOEs No. S-535/MBU/2009, dated July 29, 2009 and based on the Deed of Establishment No. 9 dated September 8, 2009 of Ny. Fathiah Helmi, S.H., Notary in Jakarta. Deed of Establishment has been approved by the Ministry of Law and Human Rights Republic of Indonesia in Decision Letter No. AHU-5150.AH.01.01 on October 26, 2009.

1. Umum (Lanjutan)

Anggaran Dasar KAPM telah beberapa kali mengalami perubahan, terakhir Akta No. 21 tertanggal 11 November 2020 mengenai perubahan modal dasar yang dibuat oleh Notaris Dini Lastari Siburian, S.H, M.Kn., di Jakarta telah dicatat dalam database Sistem Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai suratnya No. AHU-0189728.AH.01.11 tanggal 12 November 2020.

Modal dasar KAPM sebesar Rp273.575.000 terbagi atas 273.575 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 273.575 saham atau sebesar Rp273.575.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 99,63%, atau sebanyak 272.550 saham dengan nilai sebesar Rp272.550.000.
- Yayasan Pusaka memiliki 0,37% atau sebanyak 1.025 saham dengan nilai sebesar Rp1.025.000.

PT KA Pariwisata (KAWIS)

KAWIS didirikan berdasarkan Surat Persetujuan dari Menteri Negara BUMN No. S- 537/MBU/2009 tanggal 29 Juli 2009 dan berdasarkan Akta Pendirian No. 11, tanggal 8 September 2009, Notaris Ny. Fathiah Helmi, S.H., dan disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam surat Keputusan No. AHU-04724.AH.01.01, tanggal 28 Januari 2010.

Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami perubahan berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT Kereta Api Pariwisata No. 5, tanggal 14 Desember 2017 mengenai perubahan modal dasar yang dibuat dihadapan Notaris Agung Sri Wijayanti S.H, M.Kn., telah dicatat dalam database Sistem Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai suratnya AHU-0027019.AH.01.02 Tahun 2017 tanggal 20 Desember 2017.

Modal dasar KAWIS sebesar Rp99.100.000 terbagi atas 24.775 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per

1. General (Continued)

KAPM's Articles of Association have been amended several times, most recently by Deed No. 21 dated November 11, 2020 concerning the Changes in the authorized capital of Notary Dini Lastari Siburian, S.H, M.Kn., in Jakarta have been recorded in the Legal Entity Database System of the Minister of Justice and Human Rights according to Decision Letter No. AHU-0189728.AH.01.11 dated November 12, 2020.

The authorized capital of KAPM amounted to Rp273,575,000 composed of 273,575 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to Rp273,575,000 composed of 273.575 shares with share ownership as follows:

- The Company owns 99.63% or 272,550 shares amounting to Rp272,550,000.
- Yayasan Pusaka owns 0.37% or 1,025 shares amounting to Rp1,025,000.

PT KA Pariwisata (KAWIS)

KAWIS was established within Letters of approval from the Minister of SOEs No. S-537/MBU/2009, dated July 29, 2009 and based on Notarial Deed No. 11 of Notary Ny. Fathiah Helmi, S.H., dated September 8, 2009 and approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. AHU-04724.AH.01.01, dated on January 28, 2010.

The Articles of Association have been amended by Deed of Statement of Shareholders Resolution of PT Kereta Api Pariwisata No. 5, dated December 14, 2017 concerning the Changes in the authorized capital of Notary Agung Sri Wijayanti S.H, M.Kn., have been recorded in the Legal Entity Database System of the Minister of Justice and Human Rights according to Decision Letter No. AHU-0027019.AH.01.02 year 2017 dated December 20, 2017.

The authorized capital of KAWIS amounted to Rp99,100,000 composed of 24,775 shares with par value of Rp1,000

1. Umum (Lanjutan)

saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 24.775 saham atau sebesar Rp24.775.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 99,90%, atau sebanyak 24.750 saham dengan nilai sebesar Rp24.750.000.
- Yayasan Pusaka memiliki 0,10% atau sebanyak 25 saham dengan nilai sebesar Rp25.000.

1. General (Continued)

per share. Total issued and fully paid capital amounted to Rp24,775,000 composed of 24,775 shares with share ownership as follows:

- The Company owns 99.90% or 24,750 shares amounting to Rp24,750,000.
- Yayasan Pusaka owns 0.10% or 25 shares amounting to Rp25,000.

2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material

a. Pernyataan Kepatuhan

Laporan keuangan konsolidasian telah disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan (SAK) di Indonesia yang meliputi Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) dan Interpretasi Standar Akuntansi Keuangan (ISAK) yang diterbitkan oleh Dewan Standar Akuntansi Keuangan – Ikatan Akuntan Indonesia (DSAK – IAI) serta peraturan Pasar Modal yang berlaku antara lain Peraturan Otoritas Jasa Keuangan/Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (OJK/Bapepam-LK) No. VIII.G.7 penyajian dan pengungkapan laporan keuangan emiten atau perusahaan publik.

b. Dasar Pengukuran dan Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasian

Laporan keuangan konsolidasian disusun dan disajikan berdasarkan asumsi kelangsungan usaha serta atas dasar akrual, kecuali laporan arus kas konsolidasian. Dasar pengukuran dalam penyusunan laporan keuangan konsolidasian ini adalah konsep biaya perolehan, kecuali beberapa akun tertentu yang didasarkan pengukuran lain sebagaimana dijelaskan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut. Biaya perolehan umumnya didasarkan pada nilai wajar imbalan yang diserahkan dalam pemerolehan aset.

2. Material Accounting Policies Information

a. Statement of Compliance

The consolidated financial statements have been prepared and presented in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards (SAK) which include the Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) and Interpretation of Financial Accounting Standards (ISAK) issued by the Financial Accounting Standard Board – Indonesian Institute of Accountant (DSAK – IAI) and regulations in the Capital Market including Regulations of Financial Services Authority/Capital Market and Supervisory Board and Financial Institution (OJK/ Bapepam-LK) No. VIII.G.7 regarding presentation and disclosure of financial statements of the issuer or public company.

b. Basis of Measurement and Preparation of the Consolidated Financial Statements

The consolidated financial statements have been prepared and presented based on going concern assumption and accrual basis of accounting, except for the consolidated statements of cash flows. Basis of measurement in preparation of these consolidated financial statements is the historical costs concept, except for certain accounts which have been prepared on the basis of other measurements as described in their respective policies. Historical cost is generally based on the fair value of the consideration given in exchange for assets.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Laporan arus kas konsolidasian disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi, dan pendanaan.

Mata uang penyajian yang digunakan dalam penyusunan laporan keuangan konsolidasian ini adalah Rupiah, yang merupakan mata uang fungsional Grup.

c. Prinsip-prinsip Konsolidasian

Laporan keuangan konsolidasian mencakup laporan keuangan perusahaan dan entitas-entitas anak seperti disebutkan pada Catatan 1.

Keberadaan dan dampak dari hak suara potensial dimana Grup memiliki kemampuan praktis untuk melaksanakan (yakni hak substantif) dipertimbangkan saat menilai apakah Grup mengendalikan entitas lain.

Laporan keuangan Grup mencakup hasil usaha, arus kas, aset dan liabilitas dari perusahaan dan seluruh entitas anak yang secara langsung dan tidak langsung, dikendalikan oleh Perusahaan. Entitas anak dikonsolidasikan sejak tanggal efektif akuisisi, yaitu tanggal dimana Grup secara efektif memperoleh pengendalian atas bisnis yang diakuisisi, sampai tanggal pengendalian berakhir.

Entitas induk menyusun laporan keuangan konsolidasian dengan menggunakan kebijakan akuntansi yang sama untuk transaksi dan peristiwa lain dalam keadaan yang serupa. Seluruh transaksi, saldo, penghasilan, beban, dan arus kas dalam intra kelompok usaha terkait dengan transaksi antar entitas dalam kelompok usaha dieliminasi secara penuh.

Grup mengatribusikan laba rugi dan setiap komponen dari penghasilan komprehensif lain kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non-pengendali meskipun hal tersebut mengakibatkan kepentingan non-pengendali memiliki saldo defisit. Grup menyajikan kepentingan non-pengendali di ekuitas dalam laporan posisi keuangan konsolidasian, terpisah dari ekuitas pemilik entitas induk.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

The consolidated statements of cash flows are prepared using the direct method by classifying cash flows into operating, investing and financing activities.

The presentation currency used in the preparation of the consolidated financial statements is Rupiah which is the functional currency of the Group.

c. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the company and subsidiaries as described in Note 1.

The existence and effect of substantive potential voting rights that the Group has the practical ability to exercise (ie substantive rights) are considered when assessing whether the Group controls another entity.

The Group's financial statements incorporate the results, cash flows, assets and liabilities of the Company and all of its directly and indirectly controlled subsidiaries. Subsidiaries are consolidated from the effective date of acquisition, which is the date on which the Group effectively obtains control of the acquired business, until that control ceases.

A parent prepares consolidated financial statements using uniform accounting policies for like transactions and other events in similar circumstances. All intragroup transactions, balances, income, expenses and cash flows relating to transactions between entities of the group are eliminated in full.

The Group attributed the profit and loss and each component of other comprehensive income to the owners of the parent and non-controlling interest even though this results in the non-controlling interests having a deficit balance. The Group presents non-controlling interest in equity in the consolidated statement of financial position, separately from the equity owners of the parent.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Perubahan dalam bagian kepemilikan entitas induk pada entitas anak yang tidak mengakibatkan hilangnya pengendalian adalah transaksi ekuitas (yaitu transaksi pemilik dalam kapasitasnya sebagai pemilik). Ketika proporsi ekuitas yang dimiliki oleh kepentingan non-pengendali berubah, Grup menyesuaikan jumlah tercatat kepentingan non-pengendali untuk mencerminkan perubahan kepemilikan relatifnya dalam entitas anak. Selisih antara jumlah tercatat kepentingan non-pengendali yang disesuaikan dan nilai wajar dari jumlah yang diterima atau dibayarkan diakui langsung dalam ekuitas dan diatribusikan pada pemilik dari entitas induk.

Jika Grup kehilangan pengendalian, maka Grup:

- a. Menghentikan pengakuan aset (termasuk *goodwill*) dan liabilitas entitas anak pada jumlah tercatatnya ketika pengendalian hilang;
- b. Menghentikan pengakuan jumlah tercatat setiap kepentingan non-pengendali pada entitas anak terdahulu ketika pengendalian hilang (termasuk setiap komponen penghasilan komprehensif lain yang diatribusikan pada kepentingan non-pengendali);
- c. Mengakui nilai wajar pembayaran yang diterima (jika ada) dari transaksi, peristiwa, atau keadaan yang mengakibatkan hilangnya pengendalian;
- d. Mengakui sisa investasi pada entitas anak terdahulu pada nilai wajarnya pada tanggal hilangnya pengendalian;
- e. Mereklasifikasi ke laba rugi, atau mengalihkan secara langsung ke saldo laba jika disyaratkan oleh SAK lain, jumlah yang diakui dalam penghasilan komprehensif lain dalam kaitan dengan entitas anak; dan
- f. Mengakui perbedaan apapun yang dihasilkan sebagai keuntungan atau kerugian dalam laba rugi yang diatribusikan kepada entitas induk.

d. Investasi pada Entitas Asosiasi

Entitas asosiasi adalah entitas dimana Grup memiliki kekuasaan untuk berpartisipasi dalam keputusan kebijakan

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Changes in the parent's ownership interest in a subsidiary that do not result in loss of control are equity transactions (i.e. transactions with owners in their capacity as owners). When the proportion of equity held by non-controlling interest change, the Group adjusted the carrying amounts of the controlling interest and non-controlling interest to reflect the changes in their relative interest 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 the owners of the parent.

If the Group loses control, the Group:

- a. Derecognizes the assets (including goodwill) and liabilities of the subsidiary at their carrying amounts at the date when control is lost;*
- b. Derecognizes the carrying amount of any non-controlling interests in the former subsidiary at the date when control is lost (including any components of other comprehensive income attributable to them);*
- c. Recognizes the fair value of the consideration received (if any), from the transaction, event or circumstances that resulted the loss of control;*
- d. Recognizes any investment retained in the former subsidiary at fair value at the date when control is lost;*
- e. Reclassifies to profit or loss, or transfer directly to retained earnings if required by other SAK's, the amount recognized in other comprehensive income in relation to the subsidiary; and*
- f. Recognizes any resulting difference as a gain or loss attributable to the parent.*

d. Investments in Associates

Associates are entities which the Group has the power to participate in the financial and operating policy decisions of the

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

keuangan dan operasional *investee*, tetapi tidak mengendalikan atau mengendalikan bersama atas kebijakan tersebut (pengaruh signifikan).

investee but is not control or joint control over those policies (significant influence).

Investasi pada entitas asosiasi dicatat dengan menggunakan metode ekuitas. Dalam metode ekuitas, pengakuan awal investasi diakui sebesar biaya perolehan, dan jumlah tercatat ditambah atau dikurang untuk mengakui bagian atas laba rugi dan penghasilan atau kerugian komprehensif lain *investee* setelah tanggal perolehan. Bagian atas laba rugi *investee* diakui dalam laba rugi. Penerimaan distribusi dari *investee* mengurangi nilai tercatat investasi.

Investment in associates accounted using the equity method. Under the equity method, the investment in an associate is initially recognised at cost and the carrying amount is increased or decreased to recognise the investor's share of the profit or loss and other comprehensive income or loss of the investee after the date of acquisition. The investor's share of the profit or loss of the investee is recognised in profit or loss. Distributions received from an investee reduce the carrying amount of the investment.

Penyesuaian terhadap jumlah tercatat tersebut juga mungkin dibutuhkan untuk perubahan dalam proporsi bagian investor atas *investee* yang timbul dari penghasilan komprehensif lain, termasuk perubahan yang timbul dari revaluasi aset tetap dan selisih penjabaran valuta asing. Bagian investor atas perubahan tersebut diakui dalam penghasilan komprehensif lain.

Adjustments to the carrying amount may also be necessary for changes in the investor's proportionate in the investee arising from changes in the investee's other comprehensive income, including those arising from the revaluation of fixed assets and from foreign exchange translation differences. The investor's share of those changes is recognized in other comprehensive income.

Grup menghentikan penggunaan metode ekuitas sejak tanggal ketika investasinya berhenti menjadi investasi pada entitas asosiasi sebagai berikut:

The Group discontinue the use of the equity method from the date when its investment ceases to be an associate as follows:

- (a) jika investasi menjadi entitas anak.
- (b) jika sisa kepentingan dalam entitas asosiasi merupakan aset keuangan, maka Grup mengukur sisa kepentingan tersebut pada nilai wajar.
- (c) ketika Grup menghentikan penggunaan metode ekuitas, Grup mencatat seluruh jumlah yang sebelumnya telah diakui dalam penghasilan komprehensif lain yang terkait dengan investasi tersebut menggunakan dasar perlakuan yang sama dengan yang disyaratkan jika *investee* telah melepaskan secara langsung aset dan liabilitas terkait.

- (a) if the investment becomes a subsidiary.*
- (b) If the retained interest in the former associate is a financial asset, the Group measure the retained interest at fair value.*
- (c) when the Group discontinue the use of the equity method, the Group accounts for all amounts previously recognized in other comprehensive income in relation to that investment on the same basis as would have been required if the investee had directly disposed of the related assets or liabilities.*

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

e. Pengaturan Bersama

Pengaturan bersama adalah pengaturan yang dua atau lebih pihak memiliki pengendalian bersama, yaitu persetujuan kontraktual untuk berbagi pengendalian atas suatu Pengaturan Bersama yang ada hanya ketika keputusan mengenai aktivitas relevan mensyaratkan persetujuan dengan suara bulat dari seluruh pihak yang berbagi pengendalian.

Grup mengklasifikasikan pengaturan bersama sebagai:

1) Operasi Bersama

Merupakan pengaturan bersama yang mengatur bahwa para pihak yang memiliki pengendalian bersama atas pengaturan memiliki hak atas aset dan kewajiban terhadap liabilitas, terkait dengan pengaturan tersebut. Para pihak tersebut disebut operator bersama.

Operator bersama mengakui hal berikut terkait dengan kepentingannya dalam operasi bersama:

- (a) Aset, mencakup bagiannya atas setiap aset yang dimiliki bersama;
- (b) Liabilitas, mencakup bagiannya atas liabilitas yang terjadi bersama;
- (c) Pendapatan dari penjualan bagiannya atas output yang dihasilkan dari operasi bersama;
- (d) Bagiannya atas pendapatan dari penjualan output oleh operasi bersama; dan
- (e) Beban, mencakup bagiannya atas setiap beban yang terjadi secara bersama-sama.

2) Ventura Bersama

Merupakan pengaturan bersama yang mengatur bahwa para pihak yang memiliki pengendalian bersama atas pengaturan memiliki hak atas aset neto pengaturan tersebut. Para pihak tersebut disebut sebagai venturer bersama.

Venturer bersama mengakui kepentingannya dalam ventura bersama sebagai investasi dan mencatat investasi tersebut dengan menggunakan metode ekuitas.

e. Join Arrangement

Joint arrangement is an arrangement of which two or more parties have joint control, i.e. the contractually agreed sharing of control of Joint Arrangement, which exist only when decisions about the relevant activities require the unanimous consent of the parties sharing control.

The Group classified joint arrangement as:

1) Joint Operation

Represents joint arrangement whereby the parties that have joint control of the arrangement have rights to the assets, and obligations for the liabilities, relating to the arrangement. Those parties are called joint operator.

A joint operator recognize in relation to its interest in a joint operation:

- (a) *Assets, including its share of any assets held jointly;*
- (b) *Liabilities, including its share of any liabilities incurred jointly;*
- (c) *Revenue from the sale of its share of the output arising from the joint operation;*
- (d) *Share of the revenue from the sale of the output by the joint operation; and*
- (e) *Expenses, including its share of any expenses incurred jointly.*

2) Joint Venture

Represents joint arrangement whereby the parties that have joint control upon the agreement, have rights to the net assets of the arrangement. Those parties are called joint venturers.

Joint venturers recognize its interest in a joint venture as an investment and accounts for that investment using the equity method.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

f. Transaksi dan Saldo dalam Mata Uang Asing

Dalam menyiapkan laporan keuangan, setiap entitas di dalam Grup mencatat dengan menggunakan mata uang dari lingkungan ekonomi utama di mana entitas beroperasi ("mata uang fungsional"). Mata uang fungsional Perusahaan dan seluruh entitas anak adalah Rupiah.

Transaksi-transaksi selama tahun berjalan dalam mata uang asing dicatat dalam Rupiah dengan kurs spot antara Rupiah dan valuta asing pada tanggal transaksi. Pada akhir periode pelaporan, pos moneter dalam mata uang asing dijabarkan ke dalam Rupiah menggunakan kurs tengah Bank Indonesia pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

Mata Uang Asing (Nilai Penuh)	2023	2022	Foreign Currency (Full Amount)
Dolar Amerika Serikat	15.416	15.731	United States Dollar
Euro	17.140	16.713	Euro
Yen Jepang	110	118	Japanese Yen

Selisih kurs yang timbul dari penyelesaian pos moneter dan dari penjabaran pos moneter dalam mata uang asing diakui dalam laba rugi.

f. Foreign Currency Transaction and Balances

In preparing the financial statements, each of the entities within the Group record by using the currency of the primary economic environment in which the entity operates ("the functional currency"). The functional currency of the Company and all subsidiaries is Indonesian Rupiah.

Transactions during the year in foreign currencies are recorded in Rupiah by applying to the foreign currency amount the spot exchange rate between Rupiah and the foreign currency at the date of transactions. At the end of reporting period, foreign currency monetary items are translated to Rupiah using the closing rate of Bank of Indonesia at December 31, 2023 and 2022 as follows:

Exchange differences arising on the settlement of monetary items or on translating monetary items in foreign currencies are recognized in profit or loss.

g. Transaksi Pihak-pihak Berelasi

Pihak berelasi adalah orang atau entitas yang terkait dengan entitas pelapor:

- a) Orang atau anggota keluarga dekatnya mempunyai relasi dengan entitas pelapor jika orang tersebut:
 - i. memiliki pengendalian atau pengendalian bersama atas entitas pelapor;
 - ii. memiliki pengaruh signifikan atas entitas pelapor; atau
 - iii. merupakan personil manajemen kunci entitas pelapor atau entitas induk dari entitas pelapor.
- b) Suatu entitas berelasi dengan entitas pelapor jika memenuhi salah satu hal berikut:
 - i. Entitas dan entitas pelapor adalah anggota dari kelompok usaha yang sama (artinya entitas induk, entitas anak, dan sesama entitas anak saling berelasi dengan entitas lainnya);

g. Transactions with Related Parties

A related party is a person or an entity that is related to the reporting entity:

- a) A person or a close member of that person's family is related to a reporting entity if that person:
 - i. has control or joint control of the reporting entity;
 - ii. has significant influence over the reporting entity; or
 - iii. is a member of the key management personnel of the reporting entity or of a parent of the reporting entity.
- b) An entity is related to the reporting entity if any of the following conditions applies:
 - i. The entity and the reporting entity are members of the same group (which means that each parent, subsidiary, and subsidiary is related to the others);

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- ii. Satu entitas adalah entitas asosiasi atau ventura bersama dari entitas lain (atau entitas asosiasi atau ventura bersama yang merupakan anggota suatu kelompok usaha, dimana entitas lain tersebut adalah anggotanya);
- iii. Kedua entitas tersebut adalah ventura bersama dari pihak ketiga yang sama;
- iv. Satu entitas adalah ventura bersama dari entitas ketiga dan entitas yang lain adalah entitas asosiasi dari entitas ketiga;
- v. Entitas tersebut adalah suatu program imbalan pascakerja 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;
- vi. Entitas yang dikendalikan atau dikendalikan bersama oleh orang yang diidentifikasi dalam huruf (a);
- vii. Orang yang diidentifikasi dalam huruf (a) (i) memiliki pengaruh signifikan atas entitas atau merupakan personil manajemen kunci entitas (atau entitas induk dari entitas); atau
- viii. Entitas, atau anggota dari kelompok dimana entitas merupakan bagian dari kelompok tersebut, menyediakan jasa personil manajemen kunci kepada entitas pelapor atau kepada entitas induk dari entitas pelapor.

Entitas yang berelasi dengan pemerintah adalah entitas yang dikendalikan, dikendalikan bersama, atau dipengaruhi oleh pemerintah. Pemerintah mengacu kepada instansi pemerintah dan badan yang serupa baik lokal, nasional maupun internasional.

- ii. 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);
- iii. Both entities are joint ventures of the same third party;
- iv. One entity is a joint venture of a third entity and the other entity is an associate of the third entity;
- v. 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 itself is the programme organizer, the sponsoring employers are also related to the reporting entity;
- vi. The entity is controlled or jointly controlled by a person identified in (a);
- vii. A person identified in (a) (i) has significant influence over the entity or is a member of the key management personnel of the entity (or a parent of the entity); or
- viii. The entity, or any member of a group which it is a part, provides key management personnel services to the reporting entity or to the parent of the reporting entity.

A government-related entity is an entity that is controlled, jointly controlled or significant influence by a government. Government refers to government agencies and similar bodies whether local, national or international.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Entitas yang berelasi dengan Pemerintah dapat berupa entitas yang dikendalikan atau dipengaruhi secara signifikan oleh Kementerian Keuangan yang merupakan Pemegang Saham entitas, atau entitas yang dikendalikan oleh Pemerintah Republik Indonesia melalui Kementerian Negara BUMN sebagai kuasa pemegang saham.

Entity related to the Government can be an entity which controlled or significantly influenced by the Ministry of Finance that representing as the shareholders of the entity or an entity controlled by the Government of Republic of Indonesia, represented by the Ministry of SOEs as a shareholder's representative.

Seluruh transaksi dan saldo yang signifikan dengan pihak berelasi diungkapkan dalam Catatan 41.

All significant transactions and balances with related parties are disclosed in Note 41.

h. Kas dan Setara Kas

Kas dan setara kas termasuk kas, kas di bank (rekening giro), dan deposito berjangka yang jatuh tempo dalam jangka waktu tiga bulan atau kurang pada saat penempatan yang tidak digunakan sebagai jaminan atau tidak dibatasi penggunaannya.

h. Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents are cash on hand, cash in banks (current account) and time deposits with maturity periods of three months or less at the time of investment that are not used as collateral or are not restricted.

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.

The components of cash equivalents does not include time deposit which was pledged as collateral for a bank, although the maturities are shorter than 3 (three) months. The mentioned deposit is presented in the current assets of the guarantee covers a period not exceeding one year from the balance sheet date.

i. Dana Dibatasi Penggunaannya

Rekening yang dibatasi penggunaannya dan atau digunakan sebagai jaminan diklasifikasi berdasarkan jatuh temponya.

i. Restricted Fund

Current accounts which are restricted and or used as security are classified based on the maturity.

j. Piutang Usaha

Piutang usaha merupakan jumlah yang akan diterima dari pelanggan atas layanan yang diberikan dari kegiatan usaha.

j. Trade Receivables

Trade receivables are amounts due to customers for services rendered in the ordinary course of business.

Piutang usaha pada awalnya diakui sebesar nilai wajar dan selanjutnya diukur pada biaya perolehan diamortisasi dengan menggunakan metode bunga efektif, apabila dampak pendiskontoan signifikan, dikurangi provisi atas penurunan nilai.

Account and other receivables are recognized initially at fair value and subsequently measured at amortised cost using the effective interest method, if the impact of discounting is significant, less any provision for impairment.

k. Persediaan

Persediaan dinyatakan berdasarkan jumlah terendah antara biaya perolehan dan nilai realisasi neto. Biaya persediaan terdiri dari seluruh biaya pembelian, biaya

k. Inventories

Inventories are carried at the lower of cost and net realizable value. The cost of inventories comprise all costs of purchase, costs of conversion and other costs

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

konversi, dan biaya lain yang timbul sampai persediaan berada dalam kondisi dan lokasi saat ini. Biaya perolehan ditentukan dengan metode rata-rata tertimbang. Nilai realisasi neto merupakan taksiran harga jual dalam kegiatan usaha biasa dikurangi estimasi biaya penyelesaian dan estimasi biaya yang diperlukan untuk membuat penjualan.

Setiap penurunan nilai persediaan di bawah biaya perolehan menjadi nilai realisasi neto dan seluruh kerugian persediaan diakui sebagai beban pada periode terjadinya penurunan atau kerugian tersebut. Setiap pemulihan kembali penurunan nilai persediaan karena peningkatan kembali nilai realisasi neto, diakui sebagai pengurangan terhadap jumlah beban persediaan pada periode terjadinya pemulihan tersebut.

l. Biaya Dibayar di Muka

Biaya dibayar di muka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan menggunakan metode garis lurus.

m. Properti Investasi

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau kedua-duanya) yang dikuasai oleh pemilik atau penyewa melalui sewa pembiayaan untuk menghasilkan sewa atau untuk kenaikan nilai atau kedua-duanya, dan tidak untuk digunakan dalam produksi atau penyediaan barang atau jasa atau untuk tujuan administratif atau dijual dalam kegiatan usaha sehari-hari.

Properti investasi diakui sebagai aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomi masa depan yang terkait dengan properti investasi akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan properti investasi dapat diukur dengan andal.

Properti investasi pada awalnya diukur sebesar biaya perolehan, meliputi harga harga pembelian dan setiap pengeluaran yang dapat diatribusikan secara langsung (biaya jasa hukum, pajak pengalihan properti, dan biaya transaksi lain). Biaya transaksi termasuk dalam pengukuran awal tersebut.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

incurred in bringing the inventories to their present location and condition. Cost is determined using the weighted average method. Net realizable value is the estimated selling price in the ordinary course of business less the estimated costs of completion and the estimated costs necessary to make sales.

The amount of any write-down of inventories to net realizable value and all losses of inventories shall be recognised as an expense in the period the write-down or loss occurs. The amount of any reversal of any write-down of inventories, arising from an increase in net realizable value, is recognised as a reduction in the amount of inventories recognised as an expense in the period in which the reversal occurs.

l. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are amortized to operations using straight-line method over their beneficial periods.

m. Investment Properties

Investment properties are properties (land or a building or part of a building or both) held by the owner or the lessee under a finance lease to earn rentals or for capital appreciation or both, rather than for use in the production or supply of goods or services or for administrative purposes or sale in the daily business activities.

Investment property is recognized as an asset when, and only when there is a probability that the future economic benefits which are associated with the investment property, will flow into the entity and the cost of the investment property can be measured reliably.

An investment property shall be measured initially at its cost, comprises its purchase price and any directly attributable expenditure (professional fees for legal services, property transfer taxes and other transaction costs). Transaction costs are included in the initial measurement.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Setelah pengakuan awal, Grup memilih menggunakan model biaya dan mengukur properti investasi sebesar biaya perolehan dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai aset. Hak atas tanah tidak disusutkan dan disajikan sebesar biaya perolehan.

Bangunan disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis (12-40 tahun).

Pengalihan ke properti investasi dilakukan jika, dan hanya jika, terdapat perubahan penggunaan yang ditunjukkan dengan berakhirnya pemakaian oleh pemilik dan dimulainya sewa operasi kepada pihak lain.

Pengalihan dari properti investasi dilakukan jika, dan hanya jika, terdapat perubahan penggunaan yang ditunjukkan dengan dimulainya penggunaan oleh pemilik dan dimulainya pengembangan untuk dijual.

Properti investasi dihentikan pengakuannya pada saat dilepaskan atau ketika tidak digunakan lagi secara permanen dan tidak memiliki manfaat ekonomi masa depan yang diperkirakan dari pelepasannya. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari penghentian atau pelepasan ditentukan dari selisih antara hasil neto pelepasan dan jumlah tercatat aset, dan diakui dalam laba rugi pada periode terjadinya penghentian atau pelepasan.

n. Aset Tetap

Aset tetap pada awalnya diakui sebesar biaya perolehan yang meliputi harga perolehannya dan setiap biaya yang dapat diatribusikan langsung untuk membawa aset ke kondisi dan lokasi yang diperlukan agar aset siap digunakan sesuai intensi manajemen.

Apabila relevan, biaya perolehan juga dapat mencakup estimasi awal biaya pembongkaran dan pemindahan aset tetap dan restorasi lokasi aset tetap, kewajiban tersebut timbul ketika aset tetap diperoleh atau sebagai konsekuensi penggunaan

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

After initial recognition, the Group may choose to use cost model and measure its investment property at acquisition cost less accumulated depreciation and accumulated impairment losses. Landrights are not depreciated and are carried at costs.

Buildings are depreciated using the straight-line method over their estimated useful lives (12-40 years).

Transfer to investment property made when, and only when, there is a change in usage, evidenced by end of owner-occupation and commencement of an operating lease to another party.

Transfer from investment property made when, and only when, there is a change in usage, evidenced by commencement of owner-occupation and commencement of development with a view of sale.

An investment property is derecognized on disposal or when the investment property is permanently withdrawn from use and no future economic benefits are expected from its disposal. Gains or losses arising from the retirement or disposal are determined as the difference between the net disposal proceeds and the carrying amount of the asset, and are recognized in profit or loss in the period of the retirement or disposal.

n. Fixed Assets

Fixed assets are initially recognized at cost, which comprises its purchase price and any cost directly attributable in bringing the assets to the location and condition necessary for it to be capable of operating in the manner intended by management.

When applicable, the cost may also comprises the initial estimate of the costs of dismantling and removing the item and restoring the site on which it is located, the obligation for which an entity incurs either when the item is acquired or as a

2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material (Lanjutan)

2. Material Accounting Policies Information (Continued)

aset tetap selama periode tertentu untuk tujuan selain untuk memproduksi persediaan selama periode tersebut.

consequence of having used the item during a particular period for purposes other than to produce inventories during that period.

Setelah pengakuan awal, aset tetap kecuali tanah dinyatakan sebesar biaya perolehan dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai.

After initial recognition, fixed assets, except land, are carried at its cost less any accumulated depreciation, and any accumulated impairment losses.

Tanah diakui sebesar harga perolehannya dan tidak disusutkan.

Lands are recognized at its cost and are not depreciated.

Penyusutan aset tetap dimulai pada saat aset tersebut siap untuk digunakan sesuai maksud penggunaannya dan dihitung dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan estimasi masa manfaat ekonomis aset sebagai berikut:

Depreciation of fixed assets starts when available for use and was computed by using straight-line method based on the estimated useful lives of assets as follows:

Jenis Aset Tetap	Masa Manfaat (Tahun)/ Useful Lives (Years)	Tarif Penyusutan per Tahun/ Depreciation Rate per Year	Type of Fixed Assets
Sarana			Rolling Stock
Lokomotif	30	3,33%	Locomotive
Kereta	15-30	3,33% - 6,67%	Train
Gerbong	30	3,33%	Wagons
Prasarana			Infrastructure
Bangunan	12-40	2,50% - 10%	Building
Prasarana dan Instalasi	5-20	5,00% - 20,00%	Infrastructure and Installation
Fasilitas			Facilities
Mesin dan Peralatan	3-40	2,50% - 33,33%	Machinery and Equipment
Kendaraan	4-8	12,50% - 25,00%	Vehicles
Inventaris	4-5	20,00% - 25,00%	Supplies

Aset tetap yang dikonstruksi sendiri disajikan sebagai bagian aset tetap sebagai "aset tetap dalam penyelesaian" dan dinyatakan sebesar biaya perolehannya.

Self-constructed of fixed assets are presented as part of the fixed assets under "construction in progress" and are stated at its cost.

Semua biaya, termasuk biaya pinjaman, yang terjadi sehubungan dengan konstruksi aset tersebut dikapitalisasi sebagai bagian dari biaya perolehan aset tetap dalam konstruksi. Biaya perolehan aset tetap dalam konstruksi tidak termasuk setiap laba internal, jumlah tidak normal dari biaya pemborosan yang terjadi dalam pemakaian bahan baku, tenaga kerja atau sumber daya lain.

All costs, including borrowing costs, incurred in relation with the construction of these assets are capitalized as part of the cost of assets in construction. Cost of assets in construction shall exclude any internal profits, cost of abnormal amounts of wasted material, labour, or other resources incurred.

Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing pos aset tetap yang sesuai pada saat aset tersebut selesai dikerjakan atau siap digunakan dan disusutkan sejak beroperasi.

The accumulated costs will be transferred to the respective fixed assets items at the time the asset is completed or ready for use and are depreciated since the operation.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Nilai tercatat dari suatu aset tetap dihentikan pengakuannya pada saat pelepasan atau ketika tidak terdapat lagi manfaat ekonomi masa depan yang diharapkan dari penggunaan atau pelepasannya. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari penghentian pengakuan tersebut (yang ditentukan sebesar selisih antara jumlah hasil pelepasan bersih, jika ada, dan jumlah tercatatnya) dimasukkan dalam laba rugi pada saat penghentian pengakuan tersebut dilakukan.

The carrying amount of an item of fixed assets is derecognized on disposal or when no future economic benefits are expected from its use or disposal. Any gain or loss arising from derecognition (that determined as the difference between the net disposal proceeds, if any, and the carrying amount of the item) is included in profit or loss when item is derecognized.

Pada akhir periode pelaporan, Grup melakukan penelaahan berkala atas masa manfaat, nilai residu, metode penyusutan, dan sisa umur pemakaian berdasarkan kondisi teknis.

At the end of each reporting period, the Group made regular review of the useful lives, residual values, depreciation method and residual life based on the technical conditions.

o. Perjanjian Konsesi Jasa

Grup telah menerapkan ISAK 16, "Perjanjian Konsesi Jasa" (ISAK 16) dan ISAK 22, "Perjanjian Konsesi Jasa: Pengungkapan" (ISAK 22) sehubungan dengan hak pengoperasian aset.

o. Service Concession Arrangement

The Group has adopted ISAK 16, "Service Concession Arrangement" (ISAK 16) and ISAK 22, "Service Concession Arrangement: Disclosure" (ISAK 22) related to operating rights of assets.

ISAK 16 mengatur prinsip umum dalam pengakuan dan pengukuran hak dan kewajiban terkait dengan perjanjian konsesi jasa. ISAK 16 mengatur bahwa infrastruktur tidak diakui sebagai aset tetap operator (pihak penerima konsesi jasa) karena perjanjian jasa kontraktual tidak memberikan hak kepada operator untuk mengendalikan penggunaan infrastruktur jasa publik.

ISAK 16 determines the general principles in the recognition and measurement of liabilities and rights related to service concession arrangement. ISAK 16 regulates that an operator (concession right beneficiary) does not recognize any infrastructure assets because the contractual service arrangement does not convey the right to control the use of the public service infrastructure to the operator.

Operator memiliki akses untuk mengoperasikan infrastruktur dalam menyediakan jasa publik untuk kepentingan pemberi konsesi sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dalam kontrak.

The operator has access to operate the infrastructure to provide the public service on behalf of the grantor in accordance with the terms specified in the contract.

ISAK 22 memberikan panduan spesifik mengenai pengungkapan yang diperlukan atas perjanjian konsesi jasa.

ISAK 22 provides specific guidance for the required disclosures regarding the service concession arrangement.

Grup membukukan perjanjian konsesi jasa sebagai aset takberwujud, aset konsesi dalam bentuk aset takberwujud yaitu hak pengoperasian akan diamortisasi selama sisa masa hak konsesi sejak tanggal pengoperasian aset.

The Group accounts for its service concession arrangement under the intangible asset, concession assets which are under intangible asset which is operation rights of assets will be amortized over the remaining concession period from the date of operation of the assets.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Selama masa konstruksi, akumulasi biaya perolehan dan konstruksi aset diakui sebagai aset konsesi dalam penyelesaian. Amortisasi mulai dibebankan pada saat aset konsesi tersebut siap digunakan.

During the construction period, the accumulated cost of assets are recognized as concession assets in progress. The amortization of the cost starts when the concession assets are ready to be operated.

Hak pengoperasian aset dihentikan pengakuannya pada saat berakhirnya masa konsesi. Tidak akan ada keuntungan atau kerugian saat penghentian pengakuan karena aset konsesi diharapkan telah diamortisasi secara penuh, akan diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) tanpa syarat.

The operation rights of assets are derecognized at the end of the concession period. There will be no gain or loss upon derecognition as the concession assets which are expected to be fully amortized by then, will be handed over to the Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) for no consideration.

Hak pengoperasian aset yang diberikan kepada Grup dapat dialihkan dengan persetujuan Pemerintah/ DJKA.

The operation rights of asset granted to the Group are transferrable with approval from the Government/ DJKA.

Hak Pengoperasian aset diamortisasi sepanjang masa konsesi berkisar antara 30-50 tahun.

The operating rights of assets are amortized over the concession period ranging from 30-50 years.

Aset konsesi ini akan diserahkan ke Pemerintah/ DJKA pada saat akhir masa konsesi dan, pada saat itu, seluruh akun yang berhubungan dengan aset konsesi akan dihentikan pengakuannya.

These concession right assets will be transferred to the Government/ DJKA at the end of the concession period and, at such time, all accounts related to the concession rights assets will be derecognized.

Selama periode konstruksi, Grup mengakui pendapatan dan biaya konstruksi sesuai dengan penambahan aset konsesi.

During the construction period, the Group recognizes revenues and costs of construction in accordance with the addition of concession assets.

Biaya bunga dan biaya pinjaman lainnya, seperti diskonto baik yang secara langsung ataupun tidak langsung digunakan untuk mendanai proses pembangunan aset kualifikasian, dikapitalisasi sampai saat proses pembangunannya selesai.

Interest and other borrowing costs, such as discount fees on loans either directly or indirectly used in financing the construction of a qualifying asset, are capitalized up to the date when the construction is completed.

Untuk pinjaman yang dapat dihubungkan secara langsung dengan suatu aset tertentu, jumlah yang dapat dikapitalisasi adalah sebesar biaya pinjaman yang terjadi dalam tahun berjalan, dikurangi dengan penghasilan investasi sementara dari pinjaman tersebut.

For borrowings directly attributable to a qualifying asset, the amount allowed to be capitalized is determined as the actual borrowing costs incurred during the year, less any investment income earned from the temporary investment of such borrowings.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

p. Biaya Pinjaman

Biaya pinjaman yang dapat diatribusikan langsung dengan perolehan, pembangunan atau pembuatan aset kualifikasian, dikapitalisasi sebagai bagian biaya perolehan aset tersebut. Biaya pinjaman lainnya diakui sebagai beban pada saat terjadi. Biaya pinjaman dapat mencakup beban bunga, beban keuangan dalam sewa pembiayaan atau selisih kurs yang berasal dari pinjaman dalam mata uang asing sepanjang selisih kurs tersebut diperlakukan sebagai penyesuaian atas biaya bunga.

Kapitalisasi biaya pinjaman dimulai pada saat Grup telah melakukan aktivitas yang diperlukan untuk mempersiapkan aset agar dapat digunakan atau dijual sesuai dengan intensinya serta pengeluaran untuk aset dan biaya pinjamannya telah terjadi.

Kapitalisasi biaya pinjaman dihentikan ketika secara substansial seluruh aktivitas yang diperlukan untuk mempersiapkan aset kualifikasian agar dapat digunakan atau dijual sesuai dengan intensinya telah selesai.

Biaya bunga dan biaya pinjaman lainnya, seperti biaya diskonto pinjaman baik yang secara langsung atau tidak langsung digunakan untuk pendanaan konstruksi aset kualifikasian, dikapitalisasi hingga aset tersebut selesai dikonstruksi. Untuk biaya pinjaman yang dapat diatribusikan secara langsung pada aset kualifikasian, jumlah yang dikapitalisasi ditentukan dari biaya pinjaman aktual yang terjadi selama periode berjalan, dikurangi penghasilan yang diperoleh dari investasi sementara atas dana hasil pinjaman tersebut.

Untuk pinjaman yang tidak dapat diatribusikan secara langsung pada suatu aset kualifikasian, jumlah yang dikapitalisasi ditentukan dengan mengalikan tingkat kapitalisasi terhadap jumlah yang dikeluarkan untuk memperoleh aset kualifikasian. Tingkat kapitalisasi dihitung berdasarkan rata-rata tertimbang biaya pinjaman yang dibagi dengan jumlah pinjaman yang tersedia selama periode, selain pinjaman yang secara spesifik diambil untuk tujuan memperoleh suatu aset kualifikasian.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

p. Borrowing Costs

Borrowing costs that are directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset, are capitalized as part of the cost of that asset. Other borrowing costs are recognized as an expense when incurred. Borrowing costs may include interest expense, finance charges in respect of finance leases, or exchange differences arising from foreign currency borrowings to the extent that they are regarded as an adjustment to interest costs.

Capitalization of borrowing costs commences when the Group undertakes activities necessary to prepare the asset for its intended use or sale and expenditures for the asset and its borrowing costs has been incurred.

Capitalization of borrowing costs ceases when substantially all the activities necessary to prepare the qualifying assets for its intended use or sale are complete.

Interest and other borrowing costs, such as discount fees on loans either directly or indirectly used in financing the construction of a qualifying asset, are capitalised up to the date when construction is complete. For borrowings that are directly attributable to a qualifying asset, the amount to be capitalised is determined as the actual borrowing cost incurred during the period, less any income earned on the temporary investment of such borrowings.

For borrowings that are not directly attributable to a qualifying asset, the amount to be capitalised is determined by applying a capitalisation rate to the amount expended on the qualifying assets. The capitalisation rate is the weighted average of the total borrowing costs applicable to the total borrowings outstanding during the period, other than borrowings made specifically for the purpose of obtaining a qualifying asset.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

q. Penurunan Nilai Aset Non-keuangan

Pada setiap akhir periode pelaporan, Grup menilai apakah terdapat indikasi aset mengalami penurunan nilai. Jika terdapat indikasi tersebut, Grup mengestimasi jumlah terpulihkan aset tersebut. Jumlah terpulihkan ditentukan atas suatu aset individual, dan jika tidak memungkinkan, Grup menentukan jumlah terpulihkan dari unit penghasil kas dari aset tersebut.

Jumlah terpulihkan adalah jumlah yang lebih tinggi antara nilai wajar dikurangi biaya pelepasan dengan nilai pakainya. Nilai pakai adalah nilai kini dari arus kas yang diharapkan akan diterima dari aset atau unit penghasil kas.

Nilai kini dihitung dengan menggunakan tingkat diskonto sebelum pajak yang mencerminkan nilai waktu uang dan risiko spesifik atas aset atau unit yang penurunan nilainya diukur. Jika, dan hanya jika, jumlah terpulihkan aset lebih kecil dari jumlah tercatatnya, maka jumlah tercatat aset diturunkan menjadi sebesar jumlah terpulihkan. Penurunan tersebut adalah rugi penurunan nilai dan segera diakui dalam laba rugi.

Rugi penurunan nilai yang telah diakui dalam periode sebelumnya untuk aset selain *goodwill* dibalik jika, dan hanya jika, terdapat perubahan estimasi yang digunakan untuk menentukan jumlah terpulihkan aset tersebut sejak rugi penurunan nilai terakhir diakui. Jika demikian, jumlah tercatat aset dinaikan ke jumlah terpulihkannya. Kenaikan ini merupakan suatu pembalikan rugi penurunan nilai.

r. Pendapatan Diterima di Muka

Pendapatan diterima di muka atas pemakaian lahan dan bangunan diamortisasi selama masa kontrak pemakaian dengan menggunakan metode garis lurus. Bagian tidak lancar atas pendapatan diterima dimuka disajikan sebagai bagian dari "Liabilitas Jangka Panjang" pada laporan posisi keuangan konsolidasian.

q. Impairment of Assets Non-financial

At the end of each reporting period, the Group assess whether there is any indication that an asset may be impaired. If any such indication exists, the Group shall estimate the recoverable amount of the asset. Recoverable amount is determined for an individual asset, if its is not possible, the Group determines the recoverable amount of the asset's cash-generating unit.

The recoverable amount is the higher of fair value less costs to sell and its value in use. Value in use is the present value of the estimated future cash flows of the asset or cash generating unit.

Present values are computed using pre-tax discount rates that reflect the time value of money and the risks specific to the asset or unit whose impairment is being measured. If, and only if, the recoverable amount of an asset is less than its carrying amount, the carrying amount of the asset shall be reduced to its recoverable amount. The reduction is an impairment loss and is recognized immediately in profit or loss.

An impairment loss recognized in prior period for an asset other than goodwill is reversed if, and only if, there has been a change in the estimates used to determine the asset's recoverable amount since the last impairment loss was recognized. If this is the case, the carrying amount of the asset shall be increased to its recoverable amount. That increase is a reversal of an impairment loss.

r. Unearned Revenues

Unearned revenues from usage of land and buildings are amortized over the usage term using the straight-line method. The non-current portion of unearned revenues is shown as part of "Long-term Liabilities" in the consolidated statement of financial position.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Pendapatan diterima di muka atas angkutan penumpang merupakan pendapatan atas jasa angkutan penumpang pengguna kereta api yang realisasi keberangkatannya pada periode berikutnya.

Pendapatan diterima di muka angkutan barang merupakan pendapatan atas jasa angkutan barang yang terdiri dari angkutan peti kemas, batu bara, parsel, barang curah dan barang jenis lain yang realisasi keberangkatannya pada periode berikutnya.

s. Pajak Penghasilan

Beban pajak adalah jumlah gabungan pajak kini dan pajak tangguhan yang diperhitungkan dalam menentukan laba rugi pada suatu periode.

Pajak kini dan pajak tangguhan diakui dalam laba rugi, kecuali pajak penghasilan yang timbul dari transaksi atau peristiwa yang diakui dalam penghasilan komprehensif lain atau secara langsung di ekuitas. Dalam hal ini, pajak tersebut masing-masing diakui dalam penghasilan komprehensif lain atau ekuitas.

Jumlah pajak kini untuk periode berjalan dan periode sebelumnya yang belum dibayar diakui sebagai liabilitas. Jika jumlah pajak yang telah dibayar untuk periode berjalan dan periode-periode sebelumnya melebihi jumlah pajak yang terutang untuk periode tersebut, maka kelebihanannya diakui sebagai aset. Liabilitas (aset) pajak kini untuk periode berjalan dan periode sebelumnya diukur sebesar jumlah yang diperkirakan akan dibayar kepada (direstitusi dari) otoritas perpajakan, yang dihitung menggunakan tarif pajak berlaku atau secara substantif berlaku pada akhir periode pelaporan.

Manfaat terkait dengan rugi pajak yang dapat ditarik untuk memulihkan pajak kini dari periode sebelumnya diakui sebagai aset. Aset pajak tangguhan diakui untuk akumulasi rugi pajak belum dikompensasi dan kredit pajak belum dimanfaatkan sepanjang kemungkinan besar laba kena pajak masa depan akan tersedia untuk dimanfaatkan dengan rugi pajak belum dikompensasi dan kredit pajak belum dimanfaatkan.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Unearned revenues from passenger transportation represent revenue as on passenger transport services by train which the travel realization departure is in next period.

Unearned revenue of freight transportation represents revenue generated from freight transport railway services consist of freight of containers, coal, parcel, bulk cargo and other types of goods of which the departure is realized in the following period.

s. Income Tax

Tax expense is the aggregate amount included in the determination of profit or loss for the period in respect of current tax and deferred tax.

Current tax and deferred tax is recognized in profit or loss, except for income tax arising from transactions or events that are recognized in other comprehensive income or directly in equity. In this case, the tax is recognized in other comprehensive income or equity, respectively.

Current tax for current and prior periods shall, to the extent unpaid, be recognised as a liability. If the amount already paid in respect of current and prior periods exceeds the amount due for those periods, the excess shall be recognised as an asset. Current tax liabilities (assets) for the current and prior periods shall be measured at the amount expected to be paid to (recovered from) the taxation authorities, using the tax rates that have been enacted or substantively enacted by the end of the reporting period.

Tax benefits relating to tax loss that can be carried back to recover current tax of a previous periods is recognized as an asset. Deferred tax asset is recognized for the carryforward of unused tax losses and unused tax credit to the extent that it is probable that future taxable profit will be available against which the unused tax losses and unused tax credits can be utilized.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Seluruh perbedaan temporer kena pajak diakui sebagai liabilitas pajak tangguhan, kecuali perbedaan temporer kena pajak yang berasal dari:

- a) pengakuan awal *goodwill*; atau
- b) pengakuan awal aset atau liabilitas dari transaksi yang bukan kombinasi bisnis, pada saat transaksi tidak mempengaruhi laba akuntansi atau laba kena pajak (rugi pajak) dan pada saat transaksi tidak menimbulkan perbedaan temporer kena pajak dan perbedaan temporer dapat dikurangkan dalam jumlah yang sama.

Aset pajak tangguhan diakui untuk seluruh perbedaan temporer dapat dikurangkan sepanjang kemungkinan besar laba kena pajak akan tersedia sehingga perbedaan temporer dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba dimaksud, kecuali jika aset pajak tangguhan timbul dari pengakuan awal aset atau pengakuan awal liabilitas dalam transaksi yang bukan kombinasi bisnis dan pada saat transaksi tidak mempengaruhi laba akuntansi atau laba kena pajak (rugi pajak) dan pada saat transaksi tidak menimbulkan perbedaan temporer kena pajak dan perbedaan temporer dapat dikurangkan dalam jumlah yang sama.

Aset dan liabilitas pajak tangguhan diukur dengan menggunakan tarif pajak yang diharapkan berlaku ketika aset dipulihkan atau liabilitas diselesaikan, berdasarkan tarif pajak (dan peraturan pajak) yang telah berlaku atau secara substantif telah berlaku pada akhir periode pelaporan. Pengukuran aset dan liabilitas pajak tangguhan mencerminkan konsekuensi pajak yang sesuai dengan cara Grup memperkirakan, pada akhir periode pelaporan, untuk memulihkan atau menyelesaikan jumlah tercatat aset dan liabilitasnya.

Jumlah tercatat aset pajak tangguhan ditelaah ulang pada akhir periode pelaporan. Grup mengurangi jumlah tercatat aset pajak tangguhan jika kemungkinan besar laba kena pajak tidak lagi tersedia dalam jumlah yang memadai untuk mengkompensasikan sebagian atau seluruh aset pajak tangguhan tersebut.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

A deferred tax liability shall be recognized for all taxable temporary differences, except to the extent that the deferred tax liability arises from:

- a) the initial recognition of goodwill; or*
- b) the initial recognition of an asset or liability in a transaction which is not a business combination, at the time of the transaction, affects neither accounting profit nor taxable profit (tax loss) and at the time of the transaction, does not give rise to equal taxable and deductible temporary differences.*

A deferred tax asset shall be recognised for all deductible temporary differences to the extent that it is probable that taxable profit will be available against which the deductible temporary difference can be utilized, unless the deferred tax asset arises from the initial recognition of an asset or liability in a transaction that is not a business combination and at the time of the transaction affects neither accounting profit nor taxable profit (tax loss) and at the time of the transaction, does not give rise to equal taxable and deductible temporary differences.

Assets and liabilities deferred tax are measured at the tax rates that are expected to apply to the period when the asset is realized or the liability is settled, based on tax rates (and tax laws) that have been enacted or substantively enacted by the end of the reporting period. The measurement of deferred tax liabilities and deferred tax assets shall reflect the tax consequences that would follow from the manner in which the Group expects, at the end of the reporting period, to recover or settle the carrying amount of its assets and liabilities.

The carrying amount of a deferred tax asset reviewed at the end of each reporting period. The Group shall reduce the carrying amount of a deferred tax asset to the extent that it is no longer probable that sufficient taxable profit will be available to allow the benefit of part or all of that deferred tax asset to be utilized.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Setiap pengurangan tersebut dilakukan pembalikan atas aset pajak tangguhan hingga kemungkinan besar laba kena pajak yang tersedia jumlahnya memadai.

Any such reduction shall be reversed to the extent that it becomes probable that sufficient taxable profit will be available.

Grup melakukan saling hapus aset pajak tangguhan dan liabilitas pajak tangguhan jika dan hanya jika:

The Group offsets deferred tax assets and deferred tax liabilities if, and only if:

- a) Grup memiliki hak yang dapat dipaksakan secara hukum untuk melakukan saling hapus aset pajak kini terhadap liabilitas pajak kini; dan
- b) aset pajak tangguhan dan liabilitas pajak tangguhan terkait dengan pajak penghasilan yang dikenakan oleh otoritas perpajakan yang sama atas:
 - i. entitas kena pajak yang sama; atau
 - ii. entitas kena pajak yang berbeda yang bermaksud untuk memulihkan aset dan liabilitas pajak kini dengan dasar neto, atau merealisasikan aset dan menyelesaikan liabilitas secara bersamaan, pada setiap periode masa depan dimana jumlah signifikan atas aset atau liabilitas pajak tangguhan diperkirakan untuk diselesaikan atau dipulihkan.

- a) *the Group has a legally enforceable right to set off current tax assets against current tax liabilities; and*

- b) *the deferred tax assets and the deferred tax liabilities relate to income taxes levied by the same taxation authority on either:*

- i. *the same taxable entity; or*
- ii. *different taxable entities which intend either to settle current tax liabilities and assets on a net basis, or to realize the assets and settle the liabilities simultaneously, in each future period in which significant amounts of deferred tax liabilities or assets are expected to be settled or recovered.*

Grup melakukan saling hapus atas aset pajak kini dan liabilitas pajak kini jika dan hanya jika, Grup:

The Group offsets current tax assets and current tax liabilities if, and only if, the Group:

- a) memiliki hak yang dapat dipaksakan secara hukum untuk melakukan saling hapus atas jumlah yang diakui; dan
- b) bermaksud untuk menyelesaikan dengan dasar neto atau merealisasikan aset dan menyelesaikan liabilitas secara bersamaan.

- a) *has legally enforceable right to set off the recognized amounts, and*

- b) *intends either to settle on a net basis, or to realize the assets and settle liabilities simultaneously.*

t. Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak

Aset Pengampunan Pajak dan Liabilitas Pengampunan Pajak diakui pada saat Surat Keterangan Pengampunan Pajak (SKPP) diterbitkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia, dan tidak diakui secara neto (saling hapus). Selisih antara Aset Pengampunan Pajak dan Liabilitas Pengampunan Pajak diakui sebagai Tambahan Modal Disetor.

t. Tax Amnesty Assets and Liabilities

Tax Amnesty Assets and Liabilities are recognized upon the issuance of Surat Keterangan Pengampunan Pajak (SKPP) by the Ministry of Finance of Republic of Indonesia, and they are not recognized as net amount (offset). The difference between Tax Amnesty Assets and Tax Amnesty Liabilities are recognized as Additional Paid in Capital.

Aset Pengampunan Pajak pada awalnya diakui sebesar nilai yang disetujui dalam SKPP.

Tax Amnesty Assets are initially recognized at the value stated in SKPP.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Liabilitas Pengampunan Pajak pada awalnya diakui sebesar nilai kas dan setara kas yang masih harus dibayarkan oleh Grup sesuai kewajiban kontraktual atas perolehan Aset Pengampunan Pajak.

Tax Amnesty Liabilities are initially measured at the amount of cash or cash equivalents to be settled by the Group according to the contractual obligation with respect to the acquisition of respective Tax Amnesty Assets.

Uang tebusan yang dibayarkan oleh Grup untuk memperoleh pengampunan pajak diakui sebagai beban pada periode dimana SKPP diterima oleh Grup.

The redemption money paid by the Group to obtain the tax amnesty is recognized as expense in the period in which the Group receives SKPP.

Setelah pengakuan awal, Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak diukur sesuai dengan SAK yang relevan sesuai dengan klasifikasi masing-masing Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak.

After initial recognition, Tax Amnesty Assets and Liabilities are measured in accordance with respective relevant SAKs according to the classification of each Tax Amnesty Assets and Liabilities.

Sehubungan dengan Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak yang diakui, Grup telah mengungkapkan dalam laporan keuangannya:

With respect to Tax Amnesty Assets and Liabilities recognized, the Group has disclosed the following in its financial statements:

- a. Tanggal SKPP;
- b. Jumlah yang diakui sebagai Aset Pengampunan Pajak sesuai SKPP; dan
- c. Jumlah yang diakui sebagai Liabilitas Pengampunan Pajak.

- a. *The date of SKPP;*
- b. *Amount recognized as Tax Amnesty Assets in accordance with SKPP; and*
- c. *Amount recognized as Tax Amnesty Liabilities.*

u. Sewa

Grup sebagai Penyewa (Lessee)

Pada tanggal inepsi suatu kontrak, Grup menilai apakah suatu kontrak merupakan, atau mengandung, sewa. Suatu kontrak merupakan, atau mengandung sewa jika kontrak tersebut memberikan hak untuk mengendalikan penggunaan suatu aset identifikasian selama suatu jangka waktu untuk dipertukarkan dengan imbalan. Untuk menilai apakah suatu kontrak memberikan hak untuk mengendalikan suatu aset identifikasian, Grup menilai apakah:

u. Leases

Group as Lessee

At inception of a contract, the Group assesses whether a contract is, or contains, a lease. A contract is, or contains, a lease if the contract conveys the right to control the use of an identified asset for a period of time in exchange for consideration. To assess whether a contract conveys the right to control the use of an identified asset, the Group assesses whether:

- a. Kontrak melibatkan penggunaan suatu aset identifikasian – ini dapat ditentukan secara eksplisit atau implisit dan secara fisik dapat dibedakan atau mewakili secara substansial seluruh kapasitas aset yang secara fisik dapat dibedakan. Jika pemasok memiliki hak substitusi substantif, maka aset tersebut tidak teridentifikasi;

- a. *The contract involves the use of an identified asset – this may be specified explicitly or implicitly and should be physically distinct or represent substantially all of the capacity of a physically distinct asset. If the supplier has the substantive substitution right, then the asset is not identified;*

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

- b. Grup memiliki hak untuk memperoleh secara substansial seluruh manfaat ekonomik dari penggunaan aset selama periode penggunaan; dan
- c. Grup memiliki hak untuk mengarahkan penggunaan aset identifikasi. Grup memiliki hak ini ketika hak pengambilan keputusan yang paling relevan untuk mengubah bagaimana dan untuk tujuan apa aset tersebut digunakan.

Dalam kondisi tertentu di mana semua keputusan tentang bagaimana dan untuk tujuan apa aset digunakan telah ditentukan sebelumnya, Grup memiliki hak untuk mengarahkan penggunaan aset tersebut jika:

- Grup memiliki hak untuk mengoperasikan aset; atau
- Grup mendesain aset dengan cara menetapkan sebelumnya bagaimana dan untuk tujuan apa aset akan digunakan.

Pada tanggal inisiasi atau pada saat penilaian kembali suatu kontrak yang mengandung suatu komponen sewa, Grup mengalokasikan imbalan dalam kontrak ke masing-masing komponen sewa berdasarkan harga tersendiri relatif dari komponen sewa.

Pembayaran sewa yang termasuk dalam pengukuran liabilitas sewa meliputi: pembayaran sewa tetap, sewa variabel yang bergantung pada indeks, jumlah yang akan dibayarkan dalam jaminan nilai residu dan harga eksekusi opsi beli, opsi perpanjangan atau penalti penghentian jika Grup cukup pasti akan mengeksekusi opsi tersebut.

Grup mengakui aset hak guna dan liabilitas sewa pada tanggal dimulainya sewa. Aset hak guna awalnya diukur pada biaya perolehan, yang terdiri dari jumlah pengukuran awal dari liabilitas sewa disesuaikan dengan pembayaran sewa yang dilakukan pada atau sebelum tanggal permulaan, ditambah dengan biaya langsung awal yang dikeluarkan, dan estimasi biaya untuk membongkar dan

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- b. The Group has the right to obtain substantially all the economic benefits of the use of assets during the period of use; and
- c. The Group has the right to direct the use of the identified asset. The Group has this right when it has the decision-making rights that are most relevant to changing how and for what purpose the asset is used.

In certain circumstances where all the decisions about how and for what purpose the asset is used are predetermined, the Group has the right to direct the use of the asset if either:

- The Group has the right to operate the asset; or
- The Group designed the asset in a way that predetermines how and for what purpose the asset will be used.

At inception date or on reassessment of a contract that contains a lease component, the Group allocates consideration in the contract to each lease component on the basis of their relative stand-alone prices.

Lease payments included in the measurement of the lease liability comprise the following: fixed payments, variable lease payments that depend on an index, amounts expected to be payable under a residual value guarantee and the exercise price under a purchase option, optional renewal period or penalties for early termination of a lease unless the Group is reasonably certain not to terminate early.

The Group recognizes a right-of-use asset and a lease liability at the lease commencement date. The right-of-use asset is initially measured at cost, which comprises the initial amount of the lease liability adjusted for any lease payments made at or before the commencement date, plus any initial direct costs incurred and an estimate of costs to dismantle and remove the underlying asset or to restore

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

memindahkan aset pendasar atau untuk merestorasi aset pendasar atau tempat di mana aset berada, dikurangi insentif sewa yang diterima.

the underlying asset or the site on which it is located, less any lease incentives received.

Setelah tanggal permulaan, Grup mengukur aset hak guna dengan model biaya, yaitu biaya perolehan dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi kerugian penurunan nilai, serta disesuaikan dengan pengukuran kembali liabilitas sewa. Aset hak guna disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus.

After the commencement date, the Group measures the right-of-use assets under the cost model, which is cost less accumulated depreciation and accumulated impairment losses, and adjusted for remeasurement of lease liabilities. Right-of-use asset depreciated using straight line method.

Jika sewa mengalihkan kepemilikan aset pendasar pada akhir masa sewa atau jika biaya perolehan aset hak guna merefleksikan penyewa akan mengeksekusi opsi beli, maka penyewa menyusutkan aset hak guna dari tanggal permulaan hingga akhir umur manfaat aset pendasar, yang mengacu pada ketentuan masa manfaat aset tetap. Jika tidak, maka aset hak guna disusutkan dari tanggal permulaan hingga tanggal yang lebih awal antara akhir umur manfaat aset hak guna atau akhir masa sewa.

If the lease transfers ownership of the underlying asset to the lessee by the end of the lease term or if the cost of the right-of-use asset reflects that the lessee will exercise a purchase option, the lessee shall depreciate the right-of-use asset from the commencement date to the end of the useful life of the underlying asset, which refers to the terms of the useful life of the fixed asset. Otherwise, the lessee shall depreciate the right-of-use asset from the commencement date to the earlier of the end of the useful life of the right-of-use asset or the end of the lease term.

Liabilitas sewa awalnya diukur pada nilai kini atas pembayaran sewa yang belum dibayar pada tanggal permulaan, didiskontokan menggunakan suku bunga implisit dalam sewa atau, jika suku bunga tersebut tidak dapat ditentukan, digunakan suku bunga pinjaman inkremental Grup. Umumnya, Grup menggunakan suku bunga pinjaman inkremental sebagai suku bunga diskonto.

The lease liability is initially measured at the present value of the lease payments that are not yet paid at the commencement date, discounted using the interest rate implicit in the lease or, if that rate cannot be readily determined, The Group incremental borrowing rate. Generally, The Group uses its incremental borrowing rate as the discount rate.

Setelah tanggal permulaan, Grup mengukur liabilitas sewa dengan:

After the commencement date, the Group shall measure the lease liability by:

- Meningkatkan jumlah tercatat untuk merefleksikan bunga atas liabilitas sewa;
- Mengurangi jumlah tercatat untuk merefleksikan sewa yang telah dibayar;
- Mengukur kembali jumlah tercatat untuk merefleksikan penilaian kembali atau modifikasi sewa atau untuk merefleksikan pembayaran sewa tetap secara substansi revisian.

- Increasing the carrying amount to reflect interest on the lease liability;*
- Reducing the carrying amount to reflect the lease payments made; and*
- Remeasuring the carrying amount to reflect any reassessment or lease modifications, or to reflect revised in-substance fixed lease payments.*

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Liabilitas sewa diukur kembali ketika ada perubahan pembayaran sewa masa depan yang timbul dari perubahan indeks atau suku bunga, jika ada perubahan estimasi Grup atas jumlah yang diperkirakan akan dibayar dalam jaminan nilai residual, atau jika Grup mengubah penilaiannya apakah akan mengeksekusi opsi beli, perpanjangan atau penghentian.

It is remeasured when there is a change in future lease payments arising from a change in an index or rate, if there is a change in the Group estimate of the amount expected to be payable under a residual value guarantee, or if the Group changes its assessment of whether it will exercise a purchase, extension or termination option.

Ketika liabilitas sewa diukur kembali dengan cara ini, penyesuaian terkait dilakukan terhadap jumlah tercatat aset hak guna, atau dicatat dalam laba rugi jika jumlah tercatat aset hak guna telah berkurang menjadi nol.

When the lease liability is remeasured in this way, a corresponding adjustment is made to the carrying amount of the right-of-use assets, or is recorded in profit or loss if the carrying amount of the right-of-use asset has been reduced to zero.

Selanjutnya, pembayaran atas kontrak yang termasuk ke dalam pengecualian, yakni pembayaran atas sewa jangka pendek dan sewa aset bernilai rendah diakui pada metode garis lurus dan dibebankan pada laba rugi. Pembayaran sewa terkait dengan sewa yang dikecualikan tersebut diakui sebagai beban dengan menggunakan metode garis lurus selama masa sewa.

Furthermore, payments associated with contracts included in the exception, which are payments associated with all Short-term leases and certain leases of all low-value assets are recognized on a straight-line basis as an expense in profit or loss. The lease payments associated with those leases will be recognized as an expense on a straight-line basis over the lease term.

Grup sebagai Pemberi Sewa (Lessor)

Sewa dimana grup tidak mengalihkan secara substansial seluruh resiko dan manfaat yang terkait dengan kepemilikan aset diklasifikasikan sebagai sewa operasi biaya langsung awal sehubungan proses negosiasi sewa operasi ditambahkan ke jumlah tercatat dari aset sewaan dan diakui sebagai beban selama masa sewa dengan dasar yang sama dengan pendapatan sewa. Pendapatan sewa operasi diakui sebagai pendapatan atas dasar garis lurus selama masa sewa.

Group as Lessor

Leases where the group does not transfer substantially all the risks and rewards incidental to ownership are classified as operating leases. Initial direct costs incurred in negotiating an operating lease are added to the carrying amount of the leased asset and recognized as expense over the lease term on the same basis as rental income. Operating lease income is recognized as income on a straight-line basis over the lease term.

v. Liabilitas Imbalan Kerja

Imbalan kerja jangka pendek

Imbalan kerja jangka pendek diakui ketika pekerja telah memberikan jasanya dalam suatu periode akuntansi, sebesar jumlah tidak terdiskonto dari imbalan kerja jangka pendek yang diharapkan akan dibayar sebagai imbalan atas jasa tersebut. Imbalan kerja jangka pendek mencakup antara lain upah, gaji, bonus dan insentif.

v. Employee Benefit

Short-term employee benefits

Short-term employee benefits are recognized when an employee has rendered service during accounting period, at the undiscounted amount of Short-term employee benefits expected to be paid in exchange for that service. Short term employee benefits include such as wages, salaries, bonus and incentive.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Imbalan Pascakerja

Imbalan pascakerja seperti pensiun, uang pisah dan uang penghargaan masa kerja dihitung berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 64/2007, Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 105/PMK.02/2010, Undang-Undang Cipta Kerja No. 6/2023, dan PP No. 35/2021.

Grup mengakui jumlah liabilitas imbalan pasti neto sebesar nilai kini kewajiban imbalan pasti pada akhir periode pelaporan dikurangi nilai wajar aset program yang dihitung oleh aktuaris independen dengan menggunakan metode *Projected Unit Credit*. Nilai kini kewajiban imbalan pasti ditentukan dengan mendiskontokan imbalan tersebut.

Grup mencatat tidak hanya kewajiban hukum berdasarkan persyaratan formal program imbalan pasti, tetapi juga kewajiban konstruktif yang timbul dari praktik informal entitas.

Biaya jasa kini, biaya jasa lalu dan keuntungan atau kerugian atas penyelesaian, serta bunga neto atas liabilitas (aset) imbalan pasti neto diakui dalam laba rugi.

Pengukuran kembali atas liabilitas (aset) imbalan pasti neto yang terdiri dari keuntungan dan kerugian aktuarial, imbal hasil atas aset program dan setiap perubahan dampak batas atas aset diakui sebagai penghasilan komprehensif lain.

Pesangon

Grup mengakui pesangon sebagai liabilitas dan beban pada tanggal yang lebih awal di antara:

- (a) Ketika Grup tidak dapat lagi menarik tawaran atas imbalan tersebut; dan
- (b) Ketika Grup mengakui biaya untuk restrukturisasi yang berada dalam ruang lingkup PSAK 57 dan melibatkan pembayaran pesangon.

Grup mengukur pesangon pada saat pengakuan awal, dan mengukur dan mengakui perubahan selanjutnya, sesuai dengan sifat imbalan kerja.

Post-employment Benefits

Post-employment benefits such as retirement, severance and service payments are calculated based on Government Regulation (PP) No. 64/2007, Minister of Finance Regulation (PMK) No. 105/PMK.02/2010, Job Creation Law No.11/2020, and PP No. 35/2021.

The Group recognizes the amount of the net defined benefit liability at the present value of the defined benefit obligation at the end of the reporting period less the fair value of plan assets which calculated by independent actuaries using the *Projected Unit Credit* method. Present value of benefit obligation is determined by discounting the benefit.

The Group accounts not only for its legal obligation under the formal terms of a defined benefit plan, but also for any constructive obligation that arises from the entity's informal practices.

Current service cost, past service cost and gain or loss on settlement, and net interests on the net defined benefit liability (asset) are recognized in profit or loss.

The remeasurement of the net defined benefit liability (assets) comprises actuarial gains and losses, the return on plan assets, and any change in effect of the asset ceiling are recognized in other comprehensive income.

Termination Benefits

The Group recognizes a liability and expense for termination benefits at the earlier of the following dates:

- (a) When the Group can no longer withdraw the offer of those benefits; and
- (b) When the Group recognizes costs for a restructuring that is within the scope of PSAK 57 and involves payment of termination benefits.

The Group measures termination benefits on initial recognition, and measures and recognizes subsequent changes, in accordance with the nature of the employee benefits.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Imbalan Kerja Jangka Panjang Lainnya

Imbalan jangka panjang lainnya seperti cuti berimbalan jangka panjang, imbalan cacat permanen dan penghargaan *jubilee* dihitung dengan menggunakan metode *projected unit credit* dan didiskontokan ke nilai kini. Keuntungan dan kerugian aktuarial yang timbul dari penyesuaian dan perubahan dalam asumsi-asumsi aktuarial diakui dalam laba rugi.

Other Long-term Employee Benefits

Other Long-term employee benefits such as long service leave, permanent disability benefit and jubilee awards are calculated using the projected unit credit method and discounted to present value. Actuarial gains and losses arising from experience adjustments and change in actuarial assumption are charged and credited to profit or loss.

w. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Dalam menentukan pengakuan pendapatan, Grup melakukan analisa transaksi melalui lima langkah analisa berikut:

1. Kontrak telah disetujui oleh pihak-pihak terkait dalam kontrak
 - Grup bisa mengidentifikasi hak dari pihak-pihak terkait dan jangka waktu pembayaran dari barang atau jasa yang akan dialihkan;
 - Kontrak memiliki substansi komersial;
 - Besar kemungkinan entitas akan menerima imbalan atas barang atau jasa yang dialihkan.
2. Mengidentifikasi kewajiban pelaksanaan dalam kontrak, untuk menyerahkan barang atau jasa yang memiliki karakteristik yang berbeda ke pelanggan.
3. Menentukan harga transaksi, setelah dikurangi diskon, retur, insentif penjualan, pajak penjualan barang mewah, pajak pertambahan nilai dan pungutan ekspor, yang berhak diperoleh suatu entitas sebagai kompensasi atas diserahkannya barang atau jasa yang dijanjikan ke pelanggan.
4. Mengalokasikan harga transaksi kepada setiap kewajiban pelaksanaan dengan menggunakan dasar harga jual dari setiap barang atau jasa yang dijanjikan di kontrak.
5. Mengakui pendapatan ketika kewajiban pelaksanaan telah dipenuhi (sepanjang waktu atau pada suatu waktu tertentu).

Kewajiban pelaksanaan dapat dipenuhi dengan cara sebagai berikut:

- Suatu waktu tertentu (umumnya janji untuk menyerahkan barang ke pelanggan); atau

w. Revenue and Expenses Recognition

In determining revenue recognition, the Group perform analysis transaction through the following five steps of assessment:

1. The contract has been agreed by the parties involved in the contract
 - The Group can identify the rights of relevant parties and the term of payment for the goods or services to be transferred;
 - The contract has commercial substance;
 - It is probable that the Group will receive benefits for the goods or services transferred.
2. Identify the performance obligations in the contract, to transfer distinctive goods or services to the customer.
3. Determine the transaction price, net of discounts, returns, sales incentives, luxury sales tax, value added tax and export duty, which an entity expects to be entitled in exchange for transferring promised goods or services to a customer.
4. Allocate the transaction price to each performance obligation on the basis of the selling prices of each goods or services promised in the contract.
5. Recognize revenue when performance obligation is satisfied (over time or at a point in time).

A performance obligation may be satisfied at the following:

- A point in time (typically for promises to transfer goods to a customer); or

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- Sepanjang waktu (umumnya janji untuk menyerahkan jasa ke pelanggan). Untuk kewajiban pelaksanaan yang dipenuhi dalam sepanjang waktu, Grup memilih ukuran penyelesaian yang sesuai untuk penentuan jumlah pendapatan yang dapat diakui karena telah terpenuhinya kewajiban pelaksanaan.

Suatu kewajiban pelaksanaan dipenuhi pada suatu waktu tertentu kecuali jika memenuhi salah satu kriteria berikut, dalam hal ini dipenuhi sepanjang waktu:

- Pelanggan secara bersamaan menerima dan menggunakan manfaat yang diberikan oleh pelaksanaan Grup sebagaimana yang dilakukan Grup;
- Pelaksanaan Grup menciptakan atau meningkatkan aset yang dikendalikan pelanggan saat aset itu dibuat atau ditingkatkan; dan
- Pelaksanaan Grup tidak menciptakan aset dengan penggunaan alternatif untuk Grup dan Grup memiliki hak yang dapat diberlakukan atas pembayaran untuk kinerja yang diselesaikan hingga saat ini.

Pengakuan Beban

Beban diakui pada saat terjadinya (metode akrual), kecuali merupakan aset yang terkait dengan aktivitas kontrak masa depan.

Biaya yang secara langsung berhubungan dengan kontrak, menghasilkan sumber daya untuk memenuhi kontrak ("biaya untuk memenuhi") atau penambahan untuk mendapatkan kontrak ("biaya untuk memperoleh") dan diharapkan dapat dipulihkan.

Beban tersebut dengan demikian memenuhi syarat kapitalisasi berdasarkan PSAK 72: Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan dan dicatat sebagai aset lancar lainnya. Beban tersebut diamortisasi dengan cara sistematis sejalan dengan penyerahan barang atau jasa yang terkait dengan aset tersebut.

- Over time (typically for promises to transfer services to a customer). For a performance obligation satisfied over time, the Group selects an appropriate measure of progress to determine the amount of revenue that can be recognized as the performance obligation is satisfied.

A performance obligation is satisfied at a point in time unless it meets one of the following criteria, in which case it is satisfied over time:

- The customer simultaneously receives and consumes the benefits provided by the Group's performance as the Group performs;
- The Group's performance creates or enhances an asset that the customer controls as the asset is created or enhanced; and
- The Group's performance does not create an asset with an alternative use to the Group and the Group has an enforceable right to payment for performance completed to date.

Expense Recognition

Expenses are recognized as incurred (accrual basis), unless they create an asset related to future contract activity.

The costs that directly relate to the contract generate resources to satisfy the contract ("cost to fulfill") or is incremental on obtaining a contract ("cost to obtain") and are expected to be recovered.

These costs are therefore eligible for capitalization under PSAK 72: Revenue from Contracts with Customers and recognized as other current assets. Such cost will be amortized on a systematic basis that is consistent with the transfer of the goods or services to which such asset relates.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

x. Pengakuan Pendapatan Kompensasi dan Beban Sewa Penggunaan Prasarana Pemerintah

- 1) Pendapatan kompensasi *Public Service Obligation* (PSO) yang diperoleh dari Pemerintah disajikan dalam laporan laba rugi sebagai pendapatan jasa angkutan penumpang.
- 2) Pendapatan dari kompensasi PSO diakui secara akrual.
- 3) Segala ketentuan mengenai PSO diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 84/PMK.02/2016 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggungjawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi.
- 4) Beban pemeliharaan prasarana yang dibiayai oleh Pemerintah (IMO) yang pengerjaannya dilakukan oleh Perusahaan diperlakukan sebagai Pendapatan Usaha dan diakui saat terjadinya sesuai dengan estimasi nilai kontrak antara Pemerintah dan Perusahaan sebagai penyelenggara.
- 5) Beban penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC) yang terutang kepada Pemerintah menjadi penambah beban operasi tidak langsung dan diakui saat terjadinya.
- 6) Pendapatan kompensasi angkutan perintis yang diperoleh dari pemerintah disajikan sebagai pendapatan jasa angkutan dan diakui secara akrual.

**y. Instrumen Keuangan
Pengakuan dan Pengukuran Awal**

Grup mengakui aset keuangan atau liabilitas keuangan dalam laporan posisi keuangan, jika dan hanya jika, Grup menjadi salah satu pihak dalam ketentuan pada kontrak instrumen tersebut. Pada saat pengakuan awal aset keuangan atau liabilitas keuangan, Grup mengukur pada nilai wajarnya. Dalam hal aset keuangan atau liabilitas keuangan tidak diukur pada nilai wajar melalui laba rugi, nilai wajar

x. The Recognition of Compensation Income and Rent Expenses of Government's Infrastructure

- 1) Compensation income of *Public Service Obligation* (PSO) received from the Government presented in the income statement as revenue passenger transportation service.
- 2) The PSO compensation income obtained from the Government is recognized in accrual method.
- 3) All of the PSO arranged in the Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 84/PMK.02/2016 about Procedures for Procurement, Disbursement, and Accountability of the Public Service Obligation Fund or the Railway Transport Sector Economy Class.
- 4) The infrastructure maintenance expenses are funded by Government (IMO), which is performed by the Company and treated as Revenue and recognize when incurred in accordance with the contract estimation between the Government and the Company as organizer.
- 5) The rental expenses of railroad infrastructure (TAC) which is owed to the Government is recorded as the additional of indirect operation expense and recognized at the time incurred.
- 6) Pioneer transportation compensation income received from the Government presented as revenue freight service and recognized on accrual basis.

**y. Financial Instrument
Initial Recognition and Measurement**

The Group recognizes a financial asset or a financial liability in the statement of financial position when, and only when, it becomes a party to the contractual provisions of the instrument. At initial recognition, the Group measures all financial assets and financial liabilities at its fair value. In the case of a financial asset or financial liability not at fair value through profit or loss, fair value plus or minus with

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

tersebut ditambah atau dikurang dengan biaya transaksi yang dapat diatribusikan secara langsung dengan perolehan atau penerbitan aset keuangan atau liabilitas keuangan tersebut. Biaya transaksi yang dikeluarkan sehubungan dengan perolehan aset keuangan dan penerbitan liabilitas keuangan yang diklasifikasikan pada nilai wajar melalui laba rugi dibebankan segera.

the transaction costs that are directly attributable to the acquisition or issue of the financial asset or financial liability. Transaction costs incurred on acquisition of a financial asset and issue of a financial liability classified at fair value through profit or loss are expensed immediately.

Pengukuran Selanjutnya Aset Keuangan

Aset keuangan Grup diklasifikasikan sebagai berikut: aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan yang diamortisasi, aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui penghasilan komprehensif lain, aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laba rugi dengan menggunakan dua dasar yaitu: model bisnis Grup dalam mengelola aset keuangan dan karakteristik arus kas kontraktual dari aset keuangan.

Subsequent Measurement of Financial Assets

The Group financial assets are classified into the following specified categories: financial assets at amortized costs, financial assets at fair value through other comprehensive income, and financial assets at fair value through profit or loss. on the basis of both: the Group's business model for managing the financial assets and the contractual cash flow characteristics of the financial asset.

(i) Aset Keuangan yang Diukur pada Biaya Perolehan Diamortisasi

Aset keuangan diukur pada biaya perolehan diamortisasi ketika kedua kondisi berikut terpenuhi:

- (1) Aset keuangan dikelola dalam model bisnis yang bertujuan untuk memiliki aset keuangan dalam rangka mendapatkan arus kas kontraktual saja; dan
- (2) Persyaratan kontraktual dari aset keuangan tersebut memberikan hak pada tanggal tertentu atas arus kas yang semata dari pembayaran pokok dan bunga dari jumlah pokok terutang.

Aset keuangan ini diukur pada jumlah yang diakui pada awal pengakuan dikurangi dengan pembayaran pokok, kemudian dikurangi atau ditambah dengan jumlah amortisasi kumulatif atas perbedaan jumlah pengakuan awal dengan jumlah pada saat jatuh tempo, dan penurunan nilainya.

(i) Financial Assets Measured at Amortized Costs

Financial assets are measured at amortized costs if these conditions are met:

- (1) *The financial asset is held within a business model whose objective is to hold financial assets in order to collect contractual cash flows; and*
- (2) *The contractual terms of the financial asset give rise on specified dates to cash flows that are solely payments of principal and interest on the principal amount outstanding.*

The financial asset is measured at the amount recognized at initial recognition minus principal repayments, plus or minus the cumulative amortization of any difference between that initial amount and the maturity amount, and any loss allowance.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Pendapatan bunga dihitung dengan menggunakan metode suku bunga efektif dan diakui di laba rugi. Perubahan pada nilai wajar diakui di laba rugi ketika aset dihentikan atau direklasifikasi.

Interest income is calculated using the effective interest method and is recognized in profit or loss. Changes in fair value are recognized in profit and loss when the asset is derecognized or reclassified.

Aset keuangan yang diklasifikasikan menjadi aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi dapat dijual ketika terdapat peningkatan risiko kredit. Penghentian untuk alasan lain diperbolehkan namun jumlah penjualan tersebut harus tidak material jumlahnya atau tidak sering.

Financial assets classified to amortized cost may be sold where there is an increase in credit risk. Disposals for other reasons are permitted but such sales should be immaterial in value or infrequent in nature.

(ii) Aset Keuangan yang Diukur pada Nilai Wajar Melalui Penghasilan Komprehensif Lain ("FVTOCI")

Aset keuangan diukur pada nilai wajar melalui penghasilan komprehensif lain jika kedua kondisi berikut terpenuhi:

- (1) Aset keuangan dikelola dalam model bisnis yang tujuannya akan terpenuhi dengan mendapatkan arus kas kontraktual dan menjual aset keuangan; dan
- (2) Persyaratan kontraktual dari aset keuangan tersebut memberikan hak pada tanggal tertentu atas arus kas yang semata dari pembayaran pokok dan bunga dari jumlah pokok terutang.

Aset keuangan tersebut diukur sebesar nilai wajar, dimana keuntungan atau kerugian diakui dalam penghasilan komprehensif lain, kecuali untuk kerugian akibat penurunan nilai dan keuntungan atau kerugian akibat perubahan kurs, diakui pada laba rugi. Ketika aset keuangan tersebut dihentikan pengakuannya atau direklasifikasi, keuntungan atau kerugian kumulatif yang sebelumnya diakui dalam penghasilan komprehensif lain direklasifikasi dari ekuitas ke laba rugi sebagai penyesuaian reklasifikasi.

(ii) Financial Assets Measured at Fair Value Through Other Comprehensive Income ("FVTOCI")

A financial asset shall be measured at fair value through other comprehensive income if both of the following conditions are met:

- (1) *The financial asset is held within a business model whose objective is achieved by both collecting contractual cash flows and selling financial assets; and*
- (2) *The contractual terms of the financial asset give rise on specified dates to cash flows that are solely payments of principal and interest on the principal amount outstanding.*

The financial assets are measured at fair value. The changes in fair value are recognized initially in other comprehensive income (OCI), except for impairment gains and losses, and a portion of foreign exchange gains and losses, are recognized in profit or loss. When the asset is derecognized or reclassified, changes in fair value previously recognized in other comprehensive income and accumulated in equity are reclassified from equity to profit and loss as a reclassification adjustment.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

**(iii) Aset Keuangan yang Diukur pada Nilai
Wajar Melalui Laba Rugi ("FVTPL")**

Aset keuangan yang diukur pada FVTPL adalah aset keuangan yang tidak memenuhi kriteria untuk diukur pada biaya perolehan diamortisasi atau untuk diukur FVTOCI.

Setelah pengakuan awal, aset keuangan yang diukur pada FVTPL diukur pada nilai wajarnya. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari perubahan nilai wajar aset keuangan diakui dalam laba rugi.

Aset keuangan berupa derivatif dan investasi pada instrumen ekuitas tidak memenuhi kriteria untuk diukur pada biaya perolehan diamortisasi atau kriteria untuk diukur pada FVTOCI, sehingga diukur pada FVTPL. Namun demikian, Grup dapat menetapkan pilihan yang tidak dapat dibatalkan saat pengakuan awal atas investasi pada instrumen ekuitas yang bukan untuk diperjualbelikan dalam waktu dekat untuk diukur pada FVTOCI. Penetapan ini menyebabkan semua keuntungan atau kerugian disajikan di penghasilan komprehensif lain, kecuali pendapatan dividen tetap diakui di laba rugi. Keuntungan atau kerugian kumulatif yang sebelumnya diakui dalam penghasilan komprehensif lain direklasifikasi ke saldo laba tidak melalui laba rugi.

**Pengukuran Selanjutnya Liabilitas
Keuangan**

Grup mengklasifikasikan seluruh liabilitas keuangan sehingga setelah pengakuan awal liabilitas keuangan diukur pada biaya perolehan diamortisasi, kecuali:

- (a) Liabilitas keuangan pada nilai wajar melalui laba rugi. Liabilitas dimaksud, termasuk derivatif yang merupakan liabilitas, selanjutnya akan diukur pada nilai wajar.
- (b) Liabilitas keuangan yang timbul ketika pengalihan aset keuangan yang tidak memenuhi kualifikasi penghentian pengakuan atau ketika pendekatan keterlibatan berkelanjutan diterapkan.

**(iii) Financial Assets Measured at Fair
Value Through Profit or Loss
("FVTPL")**

Financial assets measured at FVTPL are those which do not meet both criteria for neither amortized costs nor FVTOCI.

After initial recognition, FVTPL financial assets are measured at fair value. The changes in fair value are recognized in profit or loss.

Financial assets in form of derivatives and investment in equity instrument are not eligible to meet both criteria for amortized costs or fair value through other comprehensive income FVTOCI. Hence, these are measured at fair value through profit or loss FVTPL. Nonetheless, the Group may irrevocably designate an investment in an equity instrument which is not held for trading in any time soon as FVTOCI. This designation result in gains and losses to be presented in other comprehensive income, except for dividend income on a qualifying investment which is recognized in profit or loss. Cumulative gains or losses previously recognized in other comprehensive income are reclassified to retained earnings, not to profit or loss.

**Subsequent Measurement of Financial
Liabilities**

The Group shall classify all financial liabilities as subsequently measured at amortised cost, except for:

- (a) Financial liabilities at fair value through profit or loss. Such liabilities, including derivatives that are liabilities, shall be subsequently measured at fair value.
- (b) Financial liabilities that arise when a transfer of a financial asset does not qualify for derecognition or when the continuing involvement approach applies.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- (c) Kontrak jaminan keuangan dan komitmen untuk menyediakan pinjaman dengan suku bunga dibawah pasar. Setelah pengakuan awal, penerbit kontrak dan penerbit komitmen selanjutnya mengukur kontrak tersebut sebesar jumlah yang lebih tinggi antara:
- (i) Jumlah penyisihan kerugian dan
 - (ii) Jumlah yang pertama kali diakui dikurangi dengan, jika sesuai, jumlah kumulatif dari penghasilan yang diakui sesuai dengan prinsip PSAK 72.
- (d) Imbalan kontinjensi yang diakui oleh pihak pengakusisi dalam kombinasi bisnis ketika PSAK 22 diterapkan. Imbalan kontinjensi selanjutnya diukur pada nilai wajar dan selisihnya dalam laba rugi.

- (c) *Financial guarantee contracts and commitments to provide a loan at a below-market interest rate. After initial recognition, an issuer of such a contract and an issuer of such a commitment shall subsequently measure it at the higher of:*
- (i) the amount of the loss allowance*
 - (ii) the amount initially recognised less, when appropriate, the cumulative amount of income recognised in accordance with the principles of PSAK 72.*
- (d) *Contingent consideration recognised by an acquirer in a business combination to which PSAK 22 applies. Such contingent consideration shall subsequently be measured at fair value with changes recognised in profit or loss.*

Saat pengakuan awal Grup dapat membuat penetapan yang takterbatalakan untuk mengukur liabilitas keuangan pada nilai wajar melalui laba rugi, jika diizinkan oleh standar atau jika penetapan akan menghasilkan informasi yang lebih relevan, karena:

- (a) Mengeliminasi atau mengurangi secara signifikan inkonsistensi pengukuran atau pengakuan (kadang disebut sebagai “*accounting mismatch*”) yang dapat timbul dari pengukuran aset atau liabilitas atau pengakuan keuntungan dan kerugian atas aset atau liabilitas dengan dasar yang berbeda beda; atau
- (b) Sekelompok liabilitas keuangan atau aset keuangan dan liabilitas keuangan dikelola dan kinerjanya dievaluasi berdasarkan nilai wajar, sesuai manajemen risiko atau strategi investasi yang terdokumentasi, dan informasi dengan dasar nilai wajar dimaksud atas kelompok tersebut disediakan secara internal untuk personil manajemen kunci Grup.

Group may, at initial recognition, irrevocably designate a financial liability as measured at fair value through profit or loss when permitted by the standard or when doing so results in more relevant information, because either:

- (a) It eliminates or significantly reduces a measurement or recognition inconsistency (sometimes referred to as “an accounting mismatch”) that would otherwise arise from measuring assets or liabilities or recognising the gains and losses on them on different bases; or*
- (b) A group of financial liabilities or financial assets and financial liabilities is managed and its performance is evaluated on a fair value basis, in accordance with a documented risk management or investment strategy, and information about the group is provided internally on that basis to the Group’s key management personnel.*

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

**Penghentian Pengakuan Aset dan
Liabilitas Keuangan**

Grup menghentikan pengakuan aset keuangan, jika dan hanya jika hak kontraktual atas arus kas yang berasal dari aset keuangan berakhir atau Grup mengalihkan hak kontraktual untuk menerima kas yang berasal dari aset keuangan atau tetap memiliki hak kontraktual untuk menerima kas tetapi juga menanggung kewajiban kontraktual untuk membayar arus kas yang diterima tersebut kepada satu atau lebih pihak penerima melalui suatu kesepakatan.

Jika Grup secara substansial mengalihkan seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset keuangan, maka Grup menghentikan pengakuan aset keuangan dan mengakui secara terpisah sebagai aset atau liabilitas untuk setiap hak dan kewajiban yang timbul atau yang masih dimiliki dalam pengalihan tersebut. Jika Grup secara substansial tidak mengalihkan dan tidak memiliki seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset keuangan tersebut dan masih memiliki pengendalian, maka Grup mengakui aset keuangan sebesar keterlibatan berkelanjutan dengan aset keuangan tersebut. Jika Grup secara substansial masih memiliki seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset keuangan, maka Grup tetap mengakui aset keuangan tersebut.

Grup menghentikan pengakuan liabilitas keuangan, jika dan hanya jika, liabilitas keuangan tersebut berakhir, yaitu ketika kewajiban yang ditetapkan dalam kontrak dilepaskan atau dibatalkan atau kadaluwarsa.

Penurunan Nilai Aset Keuangan

Grup mengakui kerugian kredit ekspektasian untuk aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi, aset keuangan yang diukur pada FVTOCI.

**Derecognition of Financial Assets and
Liabilities**

The Group derecognizes a financial asset when, and only when the contractual rights to the cash flows from the financial asset expire or the Group transfers the contractual rights to receive the cash flows of the financial asset or retains the contractual rights to receive the cash flows but assumes a contractual obligation to pay the cash flows to one or more recipients in an arrangement.

If the Group transfers substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset, the Group derecognizes the financial asset and recognizes separately as asset or liabilities any rights and obligations created or retained in the transfer. If the Group neither transfers nor retains substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset and has retained control, the Group continues to recognize the financial asset to the extent of its continuing involvement in the financial asset. If the Group retains substantially all the risks and rewards of ownership of the financial asset, the Group continues to recognize the financial asset.

The Group removes a financial liability from its statement of financial position when, and only when, it is extinguished, ie when the obligation specified in the contract is discharged or cancelled or expires.

Impairment of Financial Assets

The Group recognizes expected credit loss for its financial assets measured at amortized costs and financial assets measured at FVTOCI.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Pada setiap tanggal pelaporan, Grup mengukur penyisihan kerugian instrumen keuangan sejumlah kerugian kredit ekspektasian sepanjang umurnya jika risiko kredit atas instrumen keuangan tersebut telah meningkat secara signifikan sejak pengakuan awal. Namun, jika risiko kredit instrumen keuangan tersebut tidak meningkat secara signifikan sejak pengakuan awal, maka mengakui sejumlah kerugian kredit ekspektasian 12 bulan.

At the end of each reporting date, the Group calculates any impairment provision in financial instruments based on its lifetime expected credit loss if the credit risk of the financial instruments has increased significantly since its initial recognition. However, if credit risk has not increased significantly since initial recognition, then 12 months expected credit loss is recognized.

Grup menerapkan metode yang disederhanakan untuk mengukur kerugian kredit ekspektasian tersebut terhadap piutang usaha dan aset kontrak tanpa komponen pendanaan yang signifikan.

The Group applied a simplified approach to measure such expected credit loss for trade receivables and contract assets without significant financing component.

Grup menganggap aset keuangan gagal bayar ketika pihak ketiga tidak mampu membayar kewajiban kreditnya kepada Grup secara penuh. Periode maksimum yang dipertimbangkan ketika memperkirakan kerugian kredit ekspektasian adalah periode maksimum kontrak dimana Grup terekspos terhadap risiko kredit.

The Group considers a financial asset to be in default when the counterparty is unlikely to pay its credit obligations to the Group in full. The maximum period considered when estimating expected credit loss is the maximum contractual period over which the Group is exposed to credit risk.

Penyisihan kerugian diakui sebagai pengurang jumlah tercatat aset keuangan kecuali untuk aset keuangan yang diukur pada FVTOCI yang penyisihan kerugiannya diakui dalam penghasilan komprehensif lain, sedangkan jumlah kerugian kredit ekspektasian (atau pemulihan kerugian kredit) diakui dalam laba rugi, sebagai keuntungan atau kerugian penurunan nilai.

Impairment losses are recognized as a deduction in financial assets' carrying amount, except for financial assets measured at FVTOCI where its impairment is recognized in other comprehensive income, the expected credit loss (or recovery of credit loss) is recognized in profit or loss, as gains or losses of financial asset impairment.

Pengukuran kerugian kredit ekspektasian dari instrumen keuangan dilakukan dengan suatu cara yang mencerminkan:

The expected credit loss of financial instruments are conducted by a means which reflect:

- i. Jumlah yang tidak bias dan rata-rata probabilitas tertimbang yang ditentukan dengan mengevaluasi serangkaian kemungkinan yang dapat terjadi;
- ii. Nilai waktu uang; dan
- iii. Informasi yang wajar dan didukung yang tersedia tanpa biaya atau upaya berlebihan pada tanggal pelaporan mengenai peristiwa masa lalu, kondisi kini, dan perkiraan kondisi ekonomi masa depan.

- i. An unbiased and probability-weighted amount that reflects a range of possible outcomes;
- ii. Time value of money; and
- iii. Reasonable and supportable information that is available without undue cost or effort about past events, current conditions and forecasts of future conditions.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Aset keuangan dapat dianggap tidak mengalami peningkatan risiko kredit secara signifikan sejak pengakuan awal jika aset keuangan memiliki risiko kredit yang rendah pada tanggal pelaporan. Risiko kredit pada instrumen keuangan dianggap rendah ketika aset keuangan tersebut memiliki risiko gagal bayar yang rendah, peminjam memiliki kapasitas yang kuat untuk memenuhi kewajiban arus kas kontraktualnya dalam jangka waktu dekat dan memburuknya kondisi ekonomi dan bisnis dalam jangka waktu panjang mungkin, namun tidak selalu, menurunkan kemampuan peminjam untuk memenuhi kewajiban arus kas kontraktualnya. Untuk menentukan apakah aset keuangan memiliki risiko kredit rendah, Grup dapat menggunakan peringkat risiko kredit internal atau penilaian eksternal. Misal, aset keuangan dengan "peringkat grade" berdasarkan penilaian eksternal merupakan instrumen yang memiliki risiko kredit yang rendah, sehingga tidak mengalami peningkatan risiko kredit secara signifikan sejak pengakuan awal.

Grup menggunakan metode *roll rate* untuk mengukur penurunan nilai piutang usaha.

Metode Suku Bunga Efektif

Metode suku bunga efektif adalah metode yang digunakan untuk menghitung biaya perolehan diamortisasi dari aset atau liabilitas keuangan (atau kelompok aset atau liabilitas keuangan) dan metode untuk mengalokasikan pendapatan bunga atau beban bunga selama periode yang relevan. Suku bunga efektif adalah suku bunga yang secara tepat mendiskontokan estimasi pembayaran atau penerimaan kas masa depan selama perkiraan umur dari instrumen keuangan, atau jika lebih tepat, digunakan periode yang lebih singkat untuk memperoleh jumlah tercatat neto dari aset keuangan atau liabilitas keuangan.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Financial assets may be considered to not having significant increase in credit risk since initial recognition if the financial assets have a low credit risk at the reporting date. Credit risk on financial instrument may be considered be low if there is a low risk of default, the borrower has a strong capacity to meet its contractual cash flow obligations in the near term and adverse changes in economic and business conditions in the longer term may, but will not necessarily, reduce the ability of the borrower to fulfil its contractual cash flow obligations. To determine whether a financial asset has a low credit risk, the Group may use internal credit risk rating or external assessment. For example, a financial asset with "investment grade" according to external assessment has a low credit risk rating, thus it does not experience an increase in significant credit risk since initial recognition.

The Group is using the roll rate method to measure the provision for impairment of account receivable.

The Effective Interest Method

The effective interest method is a method of calculating the amortized cost of a financial asset or a financial liability (or group of financial assets or financial liabilities) and of allocating the interest income or interest expense over the relevant period. The effective interest rate is the rate that exactly discounts estimated future cash payments or receipts through the expected life of the financial instrument or, when appropriate, a shorter period to the net carrying amount of the financial asset or financial liability.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Pada saat menghitung suku bunga efektif, Grup mengestimasi arus kas dengan mempertimbangkan seluruh persyaratan kontraktual dalam instrumen keuangan tersebut, seperti pelunasan dipercepat, opsi beli dan opsi serupa lain, tetapi tidak mempertimbangkan kerugian kredit masa depan. Perhitungan ini mencakup seluruh komisi dan bentuk lain yang dibayarkan atau diterima oleh pihak-pihak dalam kontrak yang merupakan bagian takterpisahkan dari suku bunga efektif, biaya transaksi, dan seluruh premium atau diskonto lain.

Reklasifikasi

Grup mereklasifikasi aset keuangan ketika Grup mengubah tujuan model bisnis untuk pengelolaan aset keuangan sehingga penilaian sebelumnya menjadi tidak dapat diterapkan.

Jika Grup mereklasifikasi aset keuangan, maka diperlukan untuk menerapkan reklasifikasi secara prospektif sejak tanggal reklasifikasi. Keuntungan, kerugian (termasuk keuntungan atau kerugian penurunan nilai) atau bunga yang sebelumnya diakui tidak disajikan kembali.

Ketika Grup mereklasifikasi aset keuangan dari biaya perolehan diamortisasi menjadi FVTPL, maka nilai wajarnya diukur pada tanggal reklasifikasi. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari perbedaan antara biaya perolehan diamortisasi sebelumnya dan nilai wajarnya diakui dalam laporan laba rugi. Sebaliknya, jika Grup mereklasifikasi aset keuangannya dari FVTPL menjadi biaya perolehan diamortisasi, maka nilai wajarnya pada tanggal reklasifikasi menjadi nilai tercatat bruto baru.

Ketika Grup mereklasifikasi aset keuangan dari biaya perolehan diamortisasi menjadi FVTOCI, nilai wajarnya diukur pada tanggal reklasifikasi. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari selisih antara biaya perolehan diamortisasi sebelumnya dan nilai wajar diakui pada penghasilan komprehensif lain. Tingkat suku bunga efektif dan pengukuran kerugian kredit yang diharapkan tidak disesuaikan sebagai hasil dari reklasifikasi.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

When calculating the effective interest rate, the Group estimates cash flows considering all contractual terms of the financial instrument, for example, prepayment, call and similar option, but shall not consider future credit losses. The calculation includes all fees and points paid or received between parties to the contract that are an integral part of the effective interest rate, transaction costs, and all other premiums or discounts.

Reclassification

The Group reclassifies a financial asset if and only if the Group's business model objective for its financial assets changes so its previous model assessment would no longer apply.

If the Group reclassifies a financial asset, it is required to apply the reclassification prospectively from the reclassification date. Previously recognized gains, losses (including impairment gains or losses) or interest are not restated.

When the Group reclassifies its financial asset out of the amortized cost into FVTPL, then its fair value is measured at reclassification date. Any gains or losses resulted from the difference between previous amortized cost and its fair value is recognized in profit or loss. Otherwise, if the Group reclassifies its financial asset from FVTPL into amortized cost, then its fair value at the date of reclassification becomes new gross carrying amount.

When the Group reclassifies its financial asset out of the amortized cost into FVTOCI, its fair value is measured at the reclassification date. Any gains or losses resulted from the difference between previous amortized cost and fair value is recognized in other comprehensive income. Effective interest rate and expected credit loss measurement are not adjusted as a result of the reclassification.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Sebaliknya, ketika Grup mereklasifikasi aset keuangannya dari FVTOCI menjadi biaya perolehan diamortisasi, aset keuangan tersebut direklasifikasi ke nilai wajarnya pada tanggal reklasifikasi. Namun, keuntungan atau kerugian kumulatif yang sebelumnya diakui dalam penghasilan komprehensif lain dihilangkan dari ekuitas dan disesuaikan dengan nilai wajar aset keuangan pada tanggal reklasifikasi. Akibatnya, pada tanggal reklasifikasi, aset keuangan diukur dengan cara yang sama seperti biaya perolehan diamortisasi.

Penyesuaian ini memengaruhi penghasilan komprehensif lain tetapi tidak memengaruhi laba rugi, dan karenanya bukan merupakan penyesuaian reklasifikasi. Suku bunga efektif dan pengukuran kerugian kredit ekspektasian tidak disesuaikan sebagai akibat dari reklasifikasi.

Pada saat Grup mereklasifikasi aset keuangan keluar dari kategori pengukuran FVTPL menjadi kategori pengukuran FVTOCI, aset keuangan tetap diukur pada nilai wajarnya. Sama halnya, ketika Grup mereklasifikasi aset keuangan keluar dari kategori FVTOCI menjadi kategori pengukuran FVTPL, aset keuangan tetap diukur pada nilai wajarnya. Keuntungan atau kerugian kumulatif yang sebelumnya diakui di penghasilan komprehensif lain direklasifikasi dari ekuitas ke laba rugi sebagai penyesuaian reklasifikasi pada tanggal reklasifikasi.

Saling Hapus Aset Keuangan dan Liabilitas Keuangan

Aset keuangan dan liabilitas keuangan disalinghapuskan, jika dan hanya jika, Grup saat ini memiliki hak yang dapat dipaksakan secara hukum untuk melakukan saling hapus atas jumlah yang telah diakui tersebut; dan berintensitas untuk menyelesaikan secara neto atau untuk merealisasikan aset dan menyelesaikan liabilitasnya secara simultan.

Pengukuran Nilai Wajar

Nilai wajar adalah harga yang akan diterima untuk menjual suatu aset atau harga yang akan dibayar untuk mengalihkan suatu liabilitas dalam transaksi teratur antara pelaku pasar pada tanggal pengukuran.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Otherwise, when the Group reclassifies its financial asset out of the FVTOCI into amortized cost, the financial asset is reclassified by its fair value at the reclassification date. However, any cumulative gains or losses previously recognized in other comprehensive income are omitted from equity and adjusted to the financial asset's fair value at the date of reclassification. Consequently, at the reclassification date, the financial asset is measured the same way as if it were amortized cost.

This adjustment affects other comprehensive income but not profit or loss, and hence it is not a reclassification adjustment. Effective interest rate and expected credit loss are no longer adjusted as a result of the reclassification.

When the Group reclassifies its financial asset out of the FVTPL into FVTOCI, the financial asset is measured at its fair value. Similarly, when the Group reclassifies its financial asset out of the FVTOCI into FVTPL the financial asset is measured at its fair value. Any gains or losses previously recognized in other comprehensive income are reclassified out of the equity to profit or loss as a reclassification adjustment at the date of reclassification.

Offsetting a Financial Asset and a Financial Liability

A financial asset and financial liability shall be offset when and only when, the Group currently has a legally enforceable right to set off the recognized amount; and intends either to settle on a net basis, or to realize the asset and settle the liability simultaneously.

Fair Value Measurement

Fair value is the price that would be received to sell an asset or paid to transfer a liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Nilai wajar aset dan liabilitas keuangan diestimasi untuk keperluan pengakuan dan pengukuran atau untuk keperluan pengungkapan.

Nilai wajar dikategorikan dalam level yang berbeda dalam suatu hierarki nilai wajar berdasarkan pada apakah input suatu pengukuran dapat diobservasi dan signifikansi input terhadap keseluruhan pengukuran nilai wajar:

- (i) Harga kuotasian (tanpa penyesuaian) di pasar aktif untuk aset atau liabilitas yang identik yang dapat diakses pada tanggal pengukuran (Level 1);
- (ii) Input selain harga kuotasian yang termasuk dalam Level 1 yang dapat diobservasi untuk aset atau liabilitas, baik secara langsung maupun tidak langsung (Level 2);
- (iii) Input yang tidak dapat diobservasi untuk aset atau liabilitas (Level 3).

Dalam mengukur nilai wajar aset atau liabilitas, Grup sebisa mungkin menggunakan data pasar yang dapat diobservasi. Apabila nilai wajar aset atau liabilitas tidak dapat diobservasi secara langsung, Grup menggunakan teknik penilaian yang sesuai dengan keadaannya dan memaksimalkan penggunaan input yang dapat diobservasi yang relevan dan meminimalkan penggunaan input yang tidak dapat diobservasi.

Perpindahan antara level hierarki nilai wajar diakui oleh Grup pada akhir periode pelaporan dimana perpindahan terjadi.

z. Laba per Saham

Laba per saham dasar dihitung dengan membagi laba atau rugi yang dapat diatribusikan kepada pemegang saham biasa entitas induk dengan jumlah rata-rata tertimbang saham biasa yang beredar dalam suatu periode.

Untuk tujuan penghitungan laba per saham dilusian, Grup menyesuaikan laba atau rugi yang dapat diatribusikan kepada pemegang saham biasa entitas induk dan jumlah rata-rata tertimbang saham yang beredar, atas dampak dari seluruh instrumen berpotensi saham biasa yang bersifat dilutif.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

The fair value of financial assets and financial liabilities must be estimated for recognition and measurement or for disclosure purposes.

Fair values are categorized into different levels in a fair value hierarchy based on the degree to which the inputs to the measurement are observable and the significance of the inputs to the fair value measurement in its entirety:

- (i) Quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities that can be accessed at the measurement date (Level 1);*
- (ii) Inputs other than quoted prices included in Level 1 that are observable for the assets or liabilities, either directly or indirectly (Level 2);*
- (iii) Unobservable inputs for the assets or liabilities (Level 3).*

When measuring the fair value of an asset or a liability, the Group uses market observable data to the extent possible. If the fair value of an asset or a liability is not directly observable, the Group uses valuation techniques appropriate in the circumstances and maximizes the use of relevant observable inputs and minimizes the use of unobservable inputs.

Transfers between levels of the fair value hierarchy are recognized by the Group at the end of the reporting period during which the change occurred.

z. Earning per Share

Basic earnings per share is computed by dividing the profit or loss attributable to ordinary equity holders of the parent entity by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the period.

For the purpose of calculation of diluted earnings per share, the Group shall adjust profit or loss attributable to ordinary equity holders of the parent entity, and the weighted average number of shares outstanding, for the effect of all dilutive potential ordinary shares.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

aa. Aset Takberwujud

Lisensi dan perangkat lunak yang diperoleh dikapitalisasi berdasarkan biaya-biaya yang terjadi untuk memperoleh dan mempersiapkannya hingga siap digunakan. Biaya-biaya ini diamortisasi dengan menggunakan metode garis lurus sepanjang masa pemanfaatan berkisar antara 4-20 tahun.

Biaya pengurusan perpanjangan atau pembaharuan legal hak atas tanah diakui sebagai aset takberwujud dan diamortisasi sepanjang umur hukum hak.

bb. Segmen Operasi

Grup menyajikan segmen operasi berdasarkan informasi keuangan yang digunakan oleh pengambil keputusan operasional dalam menilai kinerja segmen dan menentukan alokasi sumber daya yang dimilikinya. Segmetasi berdasarkan aktivitas dari setiap kegiatan operasi entitas legal di dalam Grup.

Segmen operasi adalah suatu komponen dari entitas:

- yang terlihat dalam aktivitas bisnis yang memperoleh pendapatan dan menimbulkan beban (termasuk pendapatan dan beban yang terkait dengan transaksi dengan komponen lain dari entitas yang sama);
- hasil operasinya dikaji ulang secara berkala oleh kepala operasional untuk pembuatan keputusan tentang sumber daya yang dialokasikan pada segmen tersebut dan menilai kinerjanya; dan
- tersedia informasi keuangan yang dapat dipisahkan.

cc. Provisi

Provisi diakui bila Grup memiliki kewajiban kini (baik bersifat hukum maupun konstruktif) sebagai akibat peristiwa masa lalu dan besar kemungkinan Grup diharuskan menyelesaikan kewajiban serta jumlah kewajiban tersebut dapat diestimasi secara andal.

aa. Intangible Assets

Licenses and software are capitalized on the basis of the cost incurred to acquire and to prepare the assets for intended use. These costs are amortized using the straight-line method over the useful life ranging from 4-20 years.

The cost of maintaining an extension or renewal of legal title to land is recognized as an intangible asset and amortized over the life of the legal entitlement.

bb. Operating Segment

Group presented operating segments based on the financial information used by the chief operating decision maker in assessing the performance of segments and in the allocation of resources. The segments are based on the activities of each of the operating legal entities within the Group.

An operating segment is a component of the entity:

- *that engages in business activities from which it may earn revenues and incur expenses (including revenues and expenses relating to the transactions with other components of the same entity);*
- *whose operating results are regularly reviewed by chief operating decision maker to make decisions about resources to be allocated to the segment and assesses its performance; and*
- *for which separate financial information is available.*

cc. Provision

Provisions are recognized when the Group has a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, it is probable that the Group will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation.

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Jumlah diakui sebagai provisi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan kewajiban ini pada akhir periode pelaporan, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada kewajiban tersebut. Provisi diukur menggunakan estimasi arus kas untuk menyelesaikan kewajiban ini dengan jumlah tercatatnya sebesar nilai kini dari arus kas tersebut.

Bila beberapa atau keseluruhan dari manfaat ekonomis mengharuskan penyelesaian provisi diharapkan dapat dipulihkan dari pihak ketiga, piutang diakui sebagai aset apabila terdapat kepastian tagihan dapat diterima dan jumlah piutang dapat diukur secara andal.

dd. Bagian Hibah dari Pinjaman Pemerintah

Manfaat atas pinjaman pemerintah yang memiliki tingkat bunga di bawah tingkat bunga pasar diperlakukan sebagai hibah pemerintah. Pinjaman tersebut diakui dan diukur berdasarkan nilai wajar pada tanggal neraca. Manfaat pinjaman dengan tingkat bunga di bawah tingkat bunga pasar diukur sebagai perbedaan antara nilai tercatat awal pinjaman dan jumlah yang diterima. Manfaat tersebut diakui sebagai pendapatan ditangguhkan dan diamortisasi menggunakan metode garis lurus selama periode entitas mengakui beban atas biaya terkait yang dimaksudkan akan dikompensasikan dengan hibah tersebut.

3. Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan ("PSAK") yang Berlaku Efektif

Berikut amendemen dan penyesuaian atas standar yang berlaku efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2023, dengan penerapan dini diperkenankan yaitu:

- Amendemen PSAK 1: Penyajian Laporan Keuangan tentang Pengungkapan Kebijakan Akuntansi;
- Amendemen PSAK 16: Aset Tetap tentang Hasil sebelum Penggunaan yang Diintensikan;

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

The amount recognized as a provision is the best estimate of the consideration required to settle the obligation at the end of the reporting period, taking into account the risks and uncertainties surrounding the obligation. Where a provision is measured using the cash flows estimated to settle the present obligation, its carrying amount is the present value of those cash flows.

When some or all of the economic benefits required to settle a provision are expected to be recovered from a third party, the receivable is recognized as an asset if it is virtually certain that reimbursement will be received and the amount of the receivable can be measured reliably.

dd. The Grants Portion of Government Loans

Benefits on government loans that bear interest rates below market rates are treated as government grants. These loans are recognized and measured at fair value at balance sheet date. Benefits bearing interest rates below market interest rates are measured as the difference between the original carrying amount of the loan and the amount received. These benefits are recognized as deferred income and amortized on straight line method over the period in which the entity recognizes expenses for the related costs it is intended to compensate for under the grant.

3. Effective Statements of Financial Accounting Standard ("PSAK")

The following are amendment and improvements to standards which effective for periods beginning on or after January 1, 2023, with early adoption is permitted, are as follows:

- Amendments PSAK 1: Presentation of Financial Statements regarding Disclosure of Accounting Policies;
- Amendment to PSAK 16: Fixed Assets related to Proceeds before Intended Use;

**3. Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan
("PSAK") yang Berlaku Efektif (Lanjutan)**

- Amendemen PSAK 25: Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan tentang Definisi Estimasi Akuntansi;
- Amendemen PSAK 46: Pajak Penghasilan tentang Pajak Tangguhan terkait Aset dan Liabilitas yang timbul dari Transaksi Tunggal; dan
- Revisi PSAK 107: Akuntansi Ijarah.

Implementasi standar-standar tersebut tidak memiliki dampak yang material terhadap jumlah yang dilaporkan di tahun berjalan atau tahun sebelumnya.

**3. Effective Statements of Financial
Accounting Standard ("PSAK") (Continued)**

- Amendments PSAK 25: Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors regarding Definition of Accounting Estimates;
- Amendments PSAK 46: Income Tax regarding Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction; and
- Revised PSAK 107: Accounting for Ijara.

The implementation of the above standards had no material effect on the amounts reported for the current year or prior financial year.

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting**

Pertimbangan

Penyusunan laporan keuangan konsolidasian Grup mengharuskan manajemen untuk membuat pertimbangan, estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah yang dilaporkan dari pendapatan, beban, aset dan liabilitas, dan pengungkapan atas liabilitas kontinjensi, pada akhir periode pelaporan. Ketidakpastian mengenai asumsi dan estimasi tersebut dapat mengakibatkan penyesuaian material terhadap nilai tercatat aset dan liabilitas dalam periode pelaporan berikutnya.

Estimasi dan asumsi

Asumsi utama masa depan dan ketidakpastian sumber estimasi utama yang lain pada tanggal pelaporan yang memiliki risiko signifikan bagi penyesuaian yang material terhadap nilai tercatat aset dan liabilitas untuk tahun berikutnya diungkapkan di bawah ini. Grup mendasarkan asumsi dan estimasi pada parameter yang tersedia pada saat laporan keuangan konsolidasian disusun.

Asumsi dan situasi mengenai perkembangan masa depan mungkin berubah akibat perubahan pasar atau situasi di luar kendali Grup. Perubahan tersebut dicerminkan dalam asumsi terkait pada saat terjadinya.

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments**

Judgment

The preparation of the Group's consolidated financial statements requires management to make judgments, estimate and assumption that affect the reported amounts of revenues, expenses, assets and liabilities, and disclosure of contingent liabilities, at the end of the reporting period. Uncertainty about these assumptions and estimates could result in outcomes that require a material adjustment to the carrying amount of the asset and liability affected in future periods.

Estimates and assumptions

The key assumptions concerning the future and other key sources of estimation uncertainty at the reporting date that have a significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year are disclosed below. The Group based its assumptions and estimates on parameters available when the consolidated financial statements were prepared.

Existing circumstances and assumptions about future developments may change due to market changes or circumstances arising beyond the control of the Group. Such changes are reflected in the assumptions when the occur.

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

Cadangan kerugian penurunan nilai

Grup menilai penurunan nilai pada aset keuangan dengan biaya perolehan yang diamortisasi pada setiap tanggal pelaporan. Dalam menentukan apakah rugi penurunan nilai harus dicatat dalam laba rugi, manajemen harus mempertimbangkan informasi yang wajar dan didukung yang tersedia tanpa biaya atau upaya berlebihan pada tanggal pelaporan mengenai peristiwa masa lalu, kondisi kini, dan perkiraan kondisi ekonomi masa depan. Grup menerapkan pendekatan yang disederhanakan untuk mengukur kerugian kredit ekspektasian yang menggunakan *roll rate* dan *discounted cash flow* untuk menilai kas dan setara kas, dana yang dibatasi penggunaannya, piutang usaha dan piutang lain-lain.

Pada kas dan setara kas serta dana dibatasi penggunaannya, nilai cadangan tidak material sehingga Grup tidak melakukan penurunan nilai atas aset keuangan tersebut. Nilai tercatat aset keuangan telah diungkapkan dalam Catatan 5, 6, 7 dan 8.

Pensiun dan Imbalan Pascakerja

Penentuan kewajiban dan biaya pensiun dan liabilitas imbalan kerja Grup bergantung pada pemilihan asumsi yang digunakan oleh aktuaris independen dalam menghitung jumlah-jumlah tersebut. Asumsi tersebut termasuk antara lain, tingkat diskonto, tingkat kenaikan gaji tahunan, tingkat pengunduran diri karyawan tahunan, tingkat kecacatan, umur pensiun, dan tingkat kematian.

Hasil aktual yang berbeda dari asumsi yang ditetapkan Grup diperlakukan sesuai dengan kebijakan yang dijelaskan pada Catatan 2.v. Sementara Grup berkeyakinan bahwa asumsi tersebut adalah wajar dan sesuai, perbedaan signifikan pada hasil aktual atau perubahan material dalam asumsi yang ditetapkan Grup dapat mempengaruhi secara material liabilitas diestimasi atas pensiun dan imbalan kerja dan beban imbalan kerja neto (Catatan 26).

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

Allowance for impairment loss

Group assesses its financial assets measured at amortized cost for impairment at each reporting date. In determining whether an impairment loss should be recorded in profit or loss, management makes a judgement as to whether there is reasonable and supportable information that is available without undue cost or effort about past events, current conditions and forecasts of future conditions. Group applies simplified approach using *roll rate* and *discounted cash flow* to measuring cash and equivalents, restricted fund, trade receivables and other receivable.

For cash and cash equivalents and restricted funds, the impairment value is not material so the Group does not reduce the value of these financial assets. The carrying amounts of financial assets are disclosed in Notes 5, 6, 7 and 8.

Pension and Post-Employment Benefits

The determination of the Group's cost for pension and employee benefits liabilities is depended on its selection of certain assumptions used by the independent actuaries in calculating such amounts. Those assumptions include, among others, discount rates, future annual salary increase, annual employee turnover rate, disability rate, retirement age and mortality rate.

Actual results that differ from the Group's assumptions are treated in accordance with the policies as mentioned in Note 2.v. While the Group believes that the assumptions are reasonable and appropriate, significant differences in the Group's assumption may materially affect its estimated liabilities for pension and employee benefits and net employee benefits expense (Note 26).

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

**Penyusutan Aset Tetap dan Amortisasi Hak
Pengoperasian Aset Prasarana**

Biaya perolehan aset tetap, kecuali tanah, disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan estimasi masa manfaat ekonomisnya, sedangkan hak pengoperasian aset prasarana perkeretaapian diamortisasi berdasarkan metode garis lurus. Manajemen mengestimasi masa manfaat ekonomis aset tetap antara 3 sampai dengan 40 tahun, sedangkan masa manfaat hak pengoperasian aset prasarana perkeretaapian sesuai dengan perjanjian pengelolaan aset prasarana antara 30-50 tahun. Umur masa manfaat ini adalah umur yang secara umum diharapkan dalam industri di mana Grup menjalankan bisnisnya. Perubahan tingkat pemakaian dan perkembangan teknologi dapat mempengaruhi masa manfaat ekonomis dan nilai sisa aset, dan karenanya biaya penyusutan dan amortisasi masa depan mungkin direvisi. Nilai tercatat atas aset tetap dan hak pengelolaan aset pada tanggal-tanggal pelaporan masing-masing diungkapkan dalam Catatan 15 dan 17.

Penurunan Nilai Aset Non-keuangan

Penurunan nilai muncul saat nilai tercatat aset atau unit penghasil kas melebihi nilai terpulihkannya, yang lebih besar antara nilai wajar dikurangi biaya untuk menjual dan nilai pakainya. Nilai wajar dikurangi biaya untuk menjual didasarkan pada ketersediaan data dari perjanjian penjualan yang mengikat yang dibuat dalam transaksi normal atas aset serupa atau harga pasar yang dapat diamati, dikurangi dengan biaya tambahan yang dapat diatribusikan dengan pelepasan aset.

Perhitungan nilai pakai didasarkan pada model arus kas yang didiskontokan. Proyeksi arus kas tidak termasuk aktivitas restrukturisasi yang belum ada perikatannya atau investasi signifikan di masa depan yang akan meningkatkan kinerja dari unit penghasil kas yang diuji.

Nilai terpulihkan paling sensitif terhadap tingkat diskonto yang digunakan untuk model arus kas yang didiskontokan seperti halnya dengan arus kas masuk masa depan yang diharapkan dan tingkat pertumbuhan yang digunakan untuk tujuan ekstrapolasi.

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

**Depreciation of Fixed Assets and
Amortization of Infrastructure Assets
Operating Rights**

The costs of fixed asset, except from land, are depreciated on the straight-line method over their estimated useful lives, while the railway infrastructure assets operating rights are amortized based on the straight-line method. Management estimates the useful lives of these fixed assets to be within 3 to 40 years, while the useful life of the railway infrastructure assets accordance to the agreement of operating rights of assets from 30-50 years. These are common life expectancies applied in the industries where the Group conducts its business. Changes in the expected level of usage and technological development could impact the economic useful lives and the residual values of these assets, and therefore future depreciation and amortization changes could be revised. The net carrying amounts of the Group's fixed assets and railways infrastructure assets operating rights at reporting dates are disclosed in Notes 15 and 17, respectively.

Impairment of Non-Financial Assets

An impairment exists when the carrying value of an asset or a cash gain unit exceeds its recoverable amount, which is the higher of its fair value less costs to sell and its value in use. The fair value less costs to sell calculation is based on available data from binding sales transactions in an arm's length transaction of similar assets or observable market prices less incremental costs for disposing the asset.

The value in use calculation is based on a discounted cash flow model. The future cash flow projection does not include restructuring activities that the Group is not yet committed to or significant future investments that will enhance the asset's performance of the cash gain unit being tested.

The recoverable amount is most sensitive to the discount rate used for the expected future cash inflows and the growth rate used for extrapolation purposes.

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

Pajak Penghasilan

Ketidakpastian atas interpretasi dari peraturan pajak yang kompleks, perubahan peraturan pajak dan jumlah dan timbulnya pendapatan kena pajak di masa depan, dapat menyebabkan penyesuaian di masa depan atas pendapatan dan beban pajak yang telah dicatat.

Pertimbangan signifikan dilakukan dalam menentukan provisi atau kelebihan bayar atas pajak penghasilan badan. Terdapat transaksi dan perhitungan tertentu yang penentuan pajak akhirnya adalah tidak pasti dalam kegiatan usaha normal. Grup mengakui aset atas pajak penghasilan badan berdasarkan estimasi bahwa nilai tambahan pajak penghasilan badan yang akan jatuh tempo lebih rendah dari kelebihan bayar pajak.

Aset Pajak Tangguhan

Aset Pajak Tangguhan diakui atas seluruh beda temporer yang boleh dikurangkan sepanjang besar kemungkinannya bahwa penghasilan kena pajak akan tersedia sehingga rugi fiskal tersebut dapat digunakan. Estimasi signifikan oleh manajemen diharuskan dalam menentukan jumlah aset pajak tangguhan yang dapat diakui, berdasarkan saat penggunaan dan tingkat penghasilan kena pajak serta strategi perencanaan pajak masa depan.

**Penentuan Nilai Wajar Liabilitas Program
Pemulihan Ekonomi Nasional ("PEN")**

Nilai wajar liabilitas PEN dihitung menggunakan metode *discounted cash flow* dengan suku bunga 5,07% per tahun selama 10 tahun masa pinjaman. *Projected cash flow* yang digunakan telah memperhitungkan kemampuan Perusahaan dalam memenuhi indikator pembayaran berdasarkan perjanjian pinjaman.

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

Income Tax

Uncertainties over the interpretation of complex tax regulations, changes in tax laws, and the amount and timing of future taxable income, that could necessitate future adjustments to tax income and expense already recorded.

Significant judgment is undertaken to determine the provision or overpayment of corporate income tax. There are certain transactions and computations which the ultimate tax determination is uncertain in the ordinary course of business. The Group recognized the assets on corporate income tax based on an estimate that any additional corporate income tax that will be due still lower than the amount of tax overpayment.

Deferred Tax Assets

Deferred tax assets are recognized for all of deductible temporary differences which is probable that the taxable profit will be available against thus the losses can be utilized. The significant estimation made by management are required to determine the amount of deferred tax assets that can be recognized, based on the time of use and the level of future taxable profit and future tax planning strategies.

**Determination of the Fair Value of "Program
Pemulihan Ekonomi Nasional ("PEN")
Liability**

The fair value of PEN liabilities is calculated using the discounted cash flow method with an interest rate of 5.07% per annum for the 10 years of the loan period. The projected cash flow used has taken into account the Company's ability to meet the payment indicators based on the loan agreement.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

5. Kas dan Setara Kas

5. Cash and Cash Equivalents

	2023	2022	
Kas			Cash on Hand
Kas Kantor	18.253.925	10.139.476	Cash on Hand-Office
Kas Stasiun	2.562.969	2.863.194	Cash on Hand-Stations
Jumlah Kas	20.816.894	13.002.670	Total Cash on Hand
Bank			Cash in Banks
Pihak Berelasi (Catatan 41)	3.456.887.394	4.894.631.652	Related Parties (Note 41)
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	141.792.873	203.210.705	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank Permata Tbk	51.148.964	32.884.382	PT Bank Permata Tbk
PT BPD Jawa Barat dan Banten Tbk	42.135.072	104.957.952	PT BPD Jawa Barat dan Banten Tbk
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	23.655.075	32.194.776	PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung
PT Bank CIMB Niaga Tbk	7.612.571	10.444.565	PT Bank CIMB Niaga Tbk
PT Bank DKI	3.639.375	1.723.322	PT Bank DKI
PT Bank HSBC Indonesia	3.332.519	3.228.504	PT Bank HSBC Indonesia
PT Bank Maybank Indonesia Tbk	548.402	548.401	PT Bank Maybank Indonesia Tbk
PT Bank Danamon Indonesia Tbk	386.983	383.264	PT Bank Danamon Indonesia Tbk
Subjumlah	274.251.834	389.575.871	Subtotal
Jumlah Bank	3.731.139.228	5.284.207.523	Total Cash in Bank
Deposito Berjangka			Time Deposit
Pihak Berelasi (Catatan 41)	1.386.615.360	398.510.000	Related Parties (Note 41)
Jumlah Deposito	1.386.615.360	398.510.000	Total Deposit
Jumlah	5.138.571.482	5.695.720.193	Total

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2023	2022	
Kas			Cash on Hand
Rupiah	20.816.894	13.002.670	Rupiah
Bank			Cash in Bank
Rupiah	2.548.877.622	4.007.355.256	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	1.173.196.787	1.258.865.187	United States Dollar
Euro	8.372.273	17.243.459	Euro
Yen Jepang	692.546	743.621	Japanese Yen
Deposito Berjangka			Time Deposit
Dolar Amerika Serikat	770.800.000	157.310.000	United States Dollar
Rupiah	615.815.360	241.200.000	Rupiah
Jumlah	5.138.571.482	5.695.720.193	Total

Kisaran suku bunga per tahun dan jangka waktu deposito berjangka adalah sebagai berikut:

Interest rates per annum and maturity period of time deposits are as follows:

	2023	2022	
Dolar Amerika Serikat	2,85% - 5,25%	1,25% - 2,85%	United States Dollar
Rupiah	2,40% - 6,00%	2,50% - 5,00 %	Rupiah
Jangka Waktu	1-3 Bulan/ Months Automatic Roll Over (ARO)	1-3 Bulan/ Months Automatic Roll Over (ARO)	Maturity Year

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

6. Dana Dibatasi Penggunaannya

6. Restricted Funds

	2023	2022	
Pihak Berelasi (Catatan 41)	2.560.880.158	5.590.894.318	Related Parties (Note 41)
Pihak Ketiga			Third Party
PT Bank Central Asia Tbk	26.932.515	19.491.658	PT Bank Central Asia Tbk
Jumlah	2.587.812.673	5.610.385.976	Total

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2023	2022	
Rupiah	1.687.689.985	5.610.385.819	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	900.122.688	157	United States Dollar
Jumlah	2.587.812.673	5.610.385.976	Total

Rincian peruntukan dana dibatasi penggunaannya adalah sebagai berikut:

Details allocation of restricted funds are as follows:

No	Peruntukan Dana/ Allocation of Funds	2023	2022
1.	Sinking Fund Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung/ Sinking Fund for Jakarta Bandung High Speed Railway Project	900.122.688	--
2.	Dana PMN untuk Proyek LRT Jabodebek/ PMN fund for LRT Jabodebek Project	818.736.431	2.153.637.590
3.	Dana PMN untuk Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung/ PMN fund for Jakarta Bandung High Speed Railway Project	510.785.602	3.200.000.000
4.	Dana Floating Kartu Multi Trip (KMT)/ Floating Money Trip Card (KMT)	195.584.566	148.546.590
5.	Pembukaan L/C Impor Suku Cadang dan Peralatan Pemeliharaan Sistem Brake EMU 6000, EMU 8500/800, Pembelian Suku Cadang dan Jaminan Pinjaman Bank/ Opening the L/C Import Spare Parts and Maintenance Equipment Brake Systes EMU 6000, EMU 8500/800 and the Purchase of Spare Parts	82.563.909	50.937.864
6.	Proyek KA Bandara Soekarno-Hatta/ Soekarno-Hatta Airport Train Railway Project	61.769.430	56.372.595
7.	Pengadaan Sarana atas Penyelenggaraan Angkutan Jalur Trans Sumatera/8500/800 Procurement of Facilities for the Implementation of Trans Sumatera Transportation/8500/800	18.199.305	382.009
8.	Pemeliharaan Sarana KA Bandara Kualanamu, Medan/ Maintenance Agreement of Airport Rolling Stock in Kualanamu, Medan	38.751	38.674
9.	Proyek Commuter Jabodetabek/ Commuter Jabodebek Project	11.810	11.783
10.	Pembelian Sarana KA Stasiun Soekarno-Hatta/ Purchasing of Rolling Stock for Soekarno-Hatta Station	181	458.871
Jumlah/Total		2.587.812.673	5.610.385.976

7. Piutang Usaha

7. Trade Receivables

	2023	2022	
Pihak Berelasi (Catatan 41)	1.266.965.945	963.280.644	Related Parties (Note 41)
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(13.851.143)	(28.650.899)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Berelasi - Neto	1.253.114.802	934.629.745	Related Parties - Net
Pihak Ketiga	887.185.621	709.101.183	Third Parties
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(270.705.648)	(237.392.861)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Ketiga - Neto	616.479.973	471.708.322	Third Parties - Net
Neto	1.869.594.775	1.406.338.067	Net

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

7. Piutang Usaha (Lanjutan)

7. Trade Receivables (Continued)

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2023	2022	
Rupiah	2.022.067.062	1.514.495.695	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	132.084.504	157.886.132	United States Dollar
Jumlah	2.154.151.566	1.672.381.827	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(284.556.791)	(266.043.760)	Allowance for Impairment Losses
Neto	1.869.594.775	1.406.338.067	Net

Berdasarkan umur:

By age:

	2023	2022	
0 - 30 Hari	1.653.982.587	1.190.788.301	0 - 30 Days
31 - 90 Hari	176.516.181	113.776.059	31 - 90 Days
91 - 360 Hari	87.135.226	103.240.557	91 - 360 Days
> 360 Hari	236.517.572	264.576.910	> 360 Days
Jumlah	2.154.151.566	1.672.381.827	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(284.556.791)	(266.043.760)	Allowance for Impairment Losses
Neto	1.869.594.775	1.406.338.067	Net

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2023	2022	
Saldo Awal	(266.043.760)	(305.323.488)	Beginning Balance
Pemulihan/(Penambahan)	(18.513.031)	39.279.728	Recovery/(Addition)
Saldo Akhir	(284.556.791)	(266.043.760)	Ending Balance

Manajemen berpendapat bahwa cadangan kerugian penurunan nilai cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul dari tidak tertagihnya piutang.

Management believes that the allowance for impairment losses is adequate to cover the possible losses on uncollectible accounts.

Tidak terdapat piutang usaha yang dijadikan jaminan atas pinjaman.

There are no trade receivables that pledged as collateral for the loan.

8. Piutang Lain-lain

8. Other Receivables

	2023	2022	
Piutang Lain-lain - Lancar:			Others Receivable - Current:
Pihak Berelasi (Catatan 41)	8.183.000	--	Related Parties (Note 41)
Pihak Ketiga	60.977.138	92.696.413	Third Parties
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(7.573.148)	(2.693.350)	Allowance for Impairment Losses
Neto	61.586.990	90.003.063	Net
Piutang Lain-lain - Tidak Lancar:			Other Receivables - Non Current:
Pihak Berelasi (Catatan 41)	109.925.523	109.925.523	Related Party (Note 41)
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(109.925.523)	(109.925.523)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Berelasi - Neto	--	--	Related Parties - Net
Pihak Ketiga	62.615.570	62.615.570	Third Parties
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(62.615.570)	(62.615.570)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Ketiga - Neto	--	--	Third Parties - Net
Neto	61.586.990	90.003.063	Net

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

8. Piutang Lain-lain (Lanjutan)

Berdasarkan umur:

	2023	2022
0 - 30 Hari	60.254.842	89.350.419
31 - 90 Hari	30.202	247.658
91 - 360 Hari	1.343.565	1.730.388
> 360 Hari	180.072.622	173.909.041
Jumlah	241.701.231	265.237.506
Dikurangi:		
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(180.114.241)	(175.234.443)
Neto	61.586.990	90.003.063

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

	2023	2022
Saldo Awal	(175.234.443)	(1.106.010.115)
Pemulihan/(Penambahan)	(4.879.798)	930.775.672
Saldo Akhir	(180.114.241)	(175.234.443)

Manajemen berkeyakinan bahwa cadangan kerugian penurunan nilai piutang adalah cukup untuk menutupi kerugian penurunan nilai atas tidak tertagihnya piutang lain-lain.

Eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebesar nilai tercatat masing-masing kategori piutang yang disebutkan di atas. Perusahaan tidak menguasai aset-aset sebagai jaminan piutang.

8. Other Receivables (Continued)

By age:

	2023	2022
0 - 30 Days	89.350.419	89.350.419
31 - 90 Days	247.658	247.658
91 - 360 Days	1.730.388	1.730.388
> 360 Days	173.909.041	173.909.041
Total	265.237.506	265.237.506
Less:		
Allowance for Impairment Losses	(175.234.443)	(175.234.443)
Net	90.003.063	90.003.063

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2023	2022
Beginning Balance	(175.234.443)	(1.106.010.115)
Recovery/(Addition)	(4.879.798)	930.775.672
Ending Balance	(180.114.241)	(175.234.443)

Management believes that the allowance for impairment losses on receivables is adequate to cover possible losses on the uncollectible other receivables.

The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivables mentioned above. The Group does not recognize any asset as collateral for receivables.

9. Persediaan

	2023	2022
Suku Cadang Sarana	1.238.415.440	1.065.426.895
Suku Cadang Prasarana	461.538.274	223.925.849
Lain-lain	22.696.178	23.090.194
Jumlah	1.722.649.892	1.312.442.938
Dikurangi:		
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(194.300.721)	(167.128.997)
Neto	1.528.349.171	1.145.313.941

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

	2023	2022
Saldo Awal	(167.128.997)	(179.073.842)
Pemulihan/(Penambahan)	(27.171.724)	11.944.845
Saldo Akhir	(194.300.721)	(167.128.997)

9. Inventories

	2023	2022
Rolling Stock Spare Parts	1.065.426.895	1.065.426.895
Infrastructure Spare Parts	223.925.849	223.925.849
Others	23.090.194	23.090.194
Total	1.312.442.938	1.312.442.938
Less:		
Allowance for Impairment Losses	(167.128.997)	(167.128.997)
Net	1.145.313.941	1.145.313.941

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2023	2022
Beginning Balance	(167.128.997)	(179.073.842)
Recovery/(Addition)	(27.171.724)	11.944.845
Ending Balance	(194.300.721)	(167.128.997)

9. Persediaan (Lanjutan)

Suku cadang sarana merupakan suku cadang yang digunakan untuk perawatan rutin/berkala armada lokomotif, kereta (penumpang, pembangkit, diesel, dan listrik) dan gerbong yang dilakukan di Balai Yasa dan Dipo Perusahaan yang tersebar di Daerah Operasi dan Divisi Regional.

Suku cadang prasarana digunakan 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 dengan 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.

Jumlah persediaan yang telah digunakan dan diakui sebagai beban perawatan sarana dan prasarana pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 masing-masing sebesar Rp1.942.556.875 dan Rp1.554.174.318.

Perusahaan tidak mengasuransikan persediaan terhadap risiko kecelakaan, kebakaran dan jenis risiko kerugian lainnya.

Manajemen berkeyakinan bahwa cadangan kerugian penurunan nilai persediaan adalah cukup untuk menutupi kerugian penurunan nilai atas nilai persediaan usang.

9. Inventories (Continued)

Rolling stock spare parts represent spare parts used for routine/scheduled maintenance of locomotives, trains (passenger, generator, diesel, and electric) and wagons which are undertaken in the Company's Balai Yasa and Depots located in various Operational Regions and Regional Divisions.

Infrastructure spare parts are used to maintain or repair any damages occurred in the main infrastructures which comprise of railway-road, bridge, cross-bar-crossing, signal, electric installation, and communication installation. According to Law No. 13 Year 1992 regarding Railways as replaced by Law No.23 Year 2007 dated April 25, 2007 regarding Railways, the operator of the railway infrastructure has obligation to maintain the operating feasible of railway infrastructures.

Total of inventories which have been used and recognized as facility and infrastructure maintenance expenses for the years ended December 31, 2023 and 2022 amounted to Rp1,942,556,875 and Rp1,554,174,318 respectively.

The Company does not insure inventories against any risk of accidents, fire and other types of risk of losses.

Management believes that the allowance for impairment losses on inventories are adequate to cover possible losses on the obsolete inventories.

10. Pendapatan Masih akan Diterima

10. Accrued Income

	2023	2022	
Pihak Berelasi (Catatan 41)	616.070.541	884.228.974	Related Parties (Note 41)
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(177.034.197)	(164.662.291)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Berelasi - Neto	439.036.344	719.566.683	Related Parties - Net
Pihak ketiga			Third parties
Jasa Angkutan Barang	275.008.098	137.680.851	Freight Transportation Services
Jasa Parkir	8.825.591	8.825.591	Parking Services
Konstruksi	6.253.848	3.595.759	Construction
Lainnya	42.016.724	71.424.186	Others
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(7.400.565)	(1.476.099)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Ketiga - Neto	324.703.696	220.050.288	Third Parties - Net
Jumlah	763.740.040	939.616.971	Total

10. Pendapatan Masih akan Diterima (Lanjutan)

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai sebagai berikut:

	2023	2022
Saldo Awal	(166.138.390)	(165.865.521)
Penambahan	(18.296.372)	(272.869)
Saldo Akhir	(184.434.762)	(166.138.390)

Pendapatan yang masih akan diterima dari pihak berelasi diantaranya adalah kompensasi kewajiban pelayanan publik (PSO) yang merupakan tagihan kepada Pemerintah atas kompensasi PSO berdasarkan Perjanjian antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan Perusahaan sebagai berikut:

- Perjanjian No. PL.107/1/1/DJKA/2023 dan No. KL.701/I/1/KA-2023 tanggal 3 Januari 2023 tentang penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2023; dan
- Perjanjian No. HK.201/2/1/DJKA/2023 dan No. KL.701/XII/5/KA-2023 tanggal 7 Desember 2023 tentang Subsidi Penyelenggaraan Kereta Api Ringan (*Light Rail Transit*) Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi.

Pendapatan masih akan diterima jasa angkutan barang merupakan tagihan atas angkutan barang yang sudah diantar namun belum ditagihkan yang meliputi angkutan batu bara, angkutan semen, angkutan peti kemas, angkutan parcel/hantaran, angkutan bahan bakar minyak, angkutan perkebunan, angkutan logam/besi baja, dan angkutan lainnya.

Pendapatan masih akan diterima lainnya merupakan katering, jasa *outsourcing*, biaya pekerjaan, iklan dan promosi.

10. Accrued Income (Continued)

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

Accrued income from related parties include compensation for public service obligations (PSO), which is a claim to the Government for PSO compensation based on Agreement between the Directorate General of Railways and Companies as follows:

- No. PL.107/1/1/DJKA/2023 and No. KL.701/I/1/KA-2023 dated January 3, 2023 concerning the implementation of the Public Service Obligation (PSO) in the Field of Rail Transportation for Economy Class Services for 2023; and
- Agreement No. HK.201/2/1/DJKA/2023 and No. KL.701/XII/5/KA-2023 dated 7 December 2023 concerning Subsidies for the Implementation of Integrated Light Rail Transit in the Jakarta, Bogor, Depok and Bekasi Regions.

Accrued income of freight transportation service represents revenue generated from freight transportations which are already delivered but not billed yet, comprising of coal transportation, cement transportation, container transportation, parcel/delivery transportation, fuel transportation, plantation transportation, metal/steel transportation, and other transportations.

Other accrued income represents revenues generated from catering, outsourcing service, service fee, promotion, and advertisement.

11. Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka

a. Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka Jangka Pendek

	2023	2022
Biaya Dibayar di Muka	167.365.297	62.652.603
Uang Muka Pihak Ketiga	81.937.291	53.798.799
Uang Muka Dinas	10.881.934	3.851.772
Jumlah	260.184.522	120.303.174

11. Advances and Prepaid Expenses

a. Short-term Advances and Prepaid Expenses

Prepaid Expenses
Third Parties Advances
Operating Advances
Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**11. Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka
(Lanjutan)**

**11. Advances and Prepaid Expenses
(Continued)**

Biaya dibayar di muka merupakan pembayaran di muka kepada sub kontraktor dan seluruh biaya-biaya yang dikeluarkan oleh Grup untuk menyelesaikan proyek-proyek yang sedang dikerjakan, pembayaran jasa asuransi dan sewa.

Prepaid expenses represent advance payment to sub-contractors and all costs incurred to complete Group's projects under construction, insurance premium and rent.

Uang muka pihak ketiga merupakan pembayaran di muka kepada pemasok dan pembelian barang.

Third parties' advances represent the advance payments to suppliers and inventory purchases.

b. Uang Muka Jangka Panjang

b. Long-term Advances

	2023	2022	
Uang Muka Setoran Modal	2.728.053.311	--	Paid in Capital Advances
Uang Muka Aset	365.714.604	20.640.157	Assets Advances
Jumlah	3.093.767.915	20.640.157	Total

Uang muka modal disetor merupakan setoran modal kepada PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia ("PSBI") yang terdiri dari:

1. Setoran tunai sebesar Rp2.030.804.000 berdasarkan Perjanjian No. KL.705/III/5/KA-2023 tanggal 9 Maret 2023.
2. Setoran tunai sebesar Rp14.630.311 berdasarkan Perjanjian No. KL.702/VI/8/KA-2023 tanggal 23 Mei 2023.
3. Setoran tunai sebesar Rp682.619.000 berdasarkan Perjanjian No. KL.705/VI/13/KA-2023 tanggal 22 Juni 2023.

Paid in capital advances represents paid on PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia ("PSBI") which consists of:

1. *Paid in capital amounting to Rp2,030,804,000 based on Agreement No. KL.705/III/5/KA-2023 dated March 9, 2023.*
2. *Paid in capital amounting to Rp14,630,311 based on Agreement No. KL.702/VI/8/KA-2023 dated May 23, 2023.*
3. *Paid in capital amounting to Rp682,619,000 based on Agreement No. KL.705/VI/13/KA-2023 dated June 22, 2023.*

Pada 31 Desember 2023, sebagian besar uang muka aset merupakan uang muka pembelian rangkaian KA Eksekutif New Generation, KA Luxury, dan pembangunan pusat data.

As of December 31, 2023 most of the advances for assets represent advances which consists of New Generation Train, Luxury Train, and data center construction.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan

12. Taxation

a. Pajak Dibayar di Muka

a. Prepaid Taxes

	2023	2022
Perusahaan		
Pajak Penghasilan		
Pasal 28a:		
2023	128.074.019	--
2022	96.201.568	98.709.717
2021	--	67.009.624
Pajak Pertambahan Nilai	378.611.594	103.540.737
Subjumlah	602.887.181	269.260.078
Entitas anak		
Pajak Penghasilan		
Pasal 28a:		
2023	28.758.711	--
2021	--	9.873.157
Pajak Pertambahan Nilai	58.654.531	24.762.782
Subjumlah	87.413.242	34.635.939
Jumlah	690.300.423	303.896.017

The Company
Income Tax
Article 28a
2023
2022
2021
Value-Added Tax
Subtotal

Subsidiaries
Income Tax
Article 28a:
2023
2021
Value-Added Tax
Subtotal
Total

b. Utang Pajak

b. Taxes Payable

	2023	2022
Perusahaan		
Pajak Penghasilan		
Pasal 21	160.887.278	64.991.629
Pasal 22	9.771.232	5.868.954
Pasal 23	23.138.521	21.845.785
Pasal 4 (2)	29.350.740	12.367.793
Pajak Pertambahan Nilai	342.704.025	141.624.718
Subjumlah	565.851.796	246.698.879
Entitas anak		
Pajak Penghasilan		
Pasal 21	26.818.157	21.409.723
Pasal 23	2.010.181	1.552.318
Pasal 25	4.812.198	701.651
Pasal 29	12.178.166	32.771.764
Pasal 4 (2)	6.503.551	3.264.006
Pajak Pertambahan Nilai	3.571.454	2.934.389
Subjumlah	55.893.707	62.633.851
Jumlah	621.745.503	309.332.730

The Company
Income Tax
Article 21
Article 22
Article 23
Article 4 (2)
Value-Added Tax
Subtotal

Subsidiaries
Income Tax
Article 21
Article 23
Article 25
Article 29
Article 4 (2)
Value-Added Tax
Subtotal
Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

**c. Perhitungan Taksiran Pajak
Penghasilan Badan**

Rekonsiliasi antara laba konsolidasian sebelum pajak penghasilan menurut laporan laba rugi konsolidasian dengan laba kena pajak, menjadi dasar dalam pengisian SPT PPh Badan adalah sebagai berikut:

	2023	2022
Laba Sebelum Pajak Penghasilan Konsolidasian	2.247.487.167	2.210.588.300
Dikurangi:		
Laba Entitas Anak- Bersih	594.715.201	361.975.997
Efek Eliminasi	(142.722.771)	(92.430.094)
Laba Sebelum Pajak	1.795.494.737	1.941.042.397
Beda Waktu:		
Penyusutan	(392.039.299)	(272.496.267)
Amortisasi	(92.599.471)	(43.069.098)
Imbalan Pascakerja	371.994.656	391.642.151
Penurunan Nilai Aset Tetap	(68.614.849)	72.404.085
Penurunan/(Pemulihan) Nilai Persediaan	27.171.738	(11.944.845)
Penyisihan/(Pemulihan) Penurunan Nilai Aset Keuangan	(2.351.899)	(59.983.706)
Subjumlah	(156.439.124)	76.552.320
Beda Tetap:		
Beban Tidak Diperkenankan	379.896.698	431.356.098
Pendapatan Bunga	(161.777.663)	(97.885.674)
Pendapatan Sewa	(850.545.524)	(763.469.835)
Pendapatan Dividen dari Entitas Anak	(120.420.411)	(86.558.605)
Subjumlah	(752.846.900)	(516.558.016)
Taksiran Penghasilan Kena Pajak	886.208.713	1.501.036.701
Rugi Fiskal Tahun Sebelumnya:		
2021	(960.090.331)	(990.200.403)
2020	--	(1.470.926.629)
Akumulasi Rugi Fiskal	(73.881.618)	(960.090.331)
Taksiran Pajak Kini Perusahaan	--	--
Kredit Pajak Penghasilan:		
Pasal 22	(7.496.342)	(2.680.982)
Pasal 23	(120.577.677)	(96.028.735)
Jumlah Kredit Pajak	(128.074.019)	(98.709.717)
Lebih Bayar Pajak - Perusahaan	(128.074.019)	(98.709.717)

c. Self-Assessment of Corporate Income Tax

Reconciliation between the consolidated profit before income tax according to the consolidated income statement and taxable income, which is the basis for filing the Corporate Income Tax Return, are as follows:

Profit Before Income Taxes
Comprehensive Income
Less:
Subsidiaries Profit - Net
Elimination Effect
Profit Before Tax
Timing Differences:
Depreciation
Amortization
Post-Employment Benefit
Impairment of Fixed Assets
Impairment/(Recovery) of Inventories
Allowance/(Recovery) for Impairment Losses
Financial Assets
Subtotal
Permanent Differences:
Non-Deductible Expenses
Interest Income
Rent Revenue
Dividend Income from Subsidiaries
Subtotal
Estimated Taxable Income
Fiscal Losses Prior Year:
2021
2020
Accumulated Fiscal Losses
Estimated Current Tax of the Company
Income Tax Deduction:
Article 22
Article 23
Total Tax Credit
Tax Over Payment - the Company

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

Rekonsiliasi antara beban pajak dan hasil perkalian laba akuntansi sebelum pajak dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

Reconciliation between tax expense and results of multiplication of accounting profit before tax with prevailing tax rate, are as follows:

	2023	2022	
Laba Sebelum Pajak Penghasilan Menurut Laporan Laba Rugi dan Penghasilan Komprehensif Lain Konsolidasian	2.247.487.167	2.210.588.300	Profit (Loss) Before Income Taxes According to Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income
Dikurangi:			Less:
Laba Entitas Anak- Bersih	594.715.201	361.975.997	Subsidiaries Profit - Net
Efek Eliminasi	(142.722.771)	(92.430.094)	Elimination Effect
Laba Sebelum Pajak	1.795.494.737	1.941.042.397	Profit Before Tax
Pajak yang Dihitung Sesuai Tarif yang Berlaku	395.008.842	427.029.327	Tax Calculated at Applicable Tax Rate
Koreksi Benda Tetap	(165.626.318)	(113.642.764)	Permanent Difference Corrections
Koreksi Rugi Fiskal	--	55.141.170	Tax Loss Correction
Penyesuaian Beban Pajak Kini	2.508.149	(1.446.561)	Current Tax Expense Adjustment
Penyesuaian Beban Pajak Tangguhan	--	(28.881.902)	Deferred Tax Expense Adjustment
Beban Pajak Perusahaan	231.890.673	338.199.270	The Company's Tax Expense
Beban Pajak Entitas Anak	144.048.357	186.399.810	Subsidiary's Tax Expense
Beban Pajak Konsolidasian	375.939.030	524.599.080	Consolidated Tax Expense

d. Rincian Beban Pajak

d. Details of Tax Expense

	2023	2022	
Perusahaan:			The Company:
Penyesuaian Pajak Tahun Lalu	2.508.149	(1.446.561)	Prior Year Tax Adjustment
Pajak Tangguhan	229.382.524	339.645.831	Deferred Tax
Jumlah	231.890.673	338.199.270	Total
Entitas Anak:			Subsidiaries:
Pajak Kini	144.914.096	129.815.754	Current Tax
Penyesuaian Pajak Tahun Lalu	967.405	1.212.318	Prior Year Tax Adjustment
Pajak Tangguhan	(1.833.144)	55.371.738	Deferred Tax
Jumlah	144.048.357	186.399.810	Total
Konsolidasian:			Consolidated:
Pajak Kini	144.914.096	129.815.754	Current Tax
Penyesuaian Pajak Tahun Lalu	3.475.554	(234.243)	Prior Year Tax Adjustment
Pajak Tangguhan	227.549.380	395.017.569	Deferred Tax
Jumlah	375.939.030	524.599.080	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

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 estimated based on the effect of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for the financial reporting with taxable bases of assets and liabilities. Details of deferred tax assets and liabilities are as follows:

		(Dibebankan) Dikreditkan ke Laba Rugi/ Charged (Credited) to Profit or Loss	(Dibebankan) Dikreditkan ke Penghasilan Komprehensif Lain/ Charge (Credited) to Other Comprehensive Income		
	2022			2023	
Perusahaan:					The Company:
Aset Tetap	(602.748.453)	(86.248.646)	--	(688.997.099)	Fixed Assets
Aset Takberwujud	(52.639.550)	(20.371.884)	--	(73.011.434)	Intangible Assets
Rugi Fiskal	211.219.873	(194.965.916)	--	16.253.957	Tax Loss
Liabilitas Imbalan Kerja	1.174.977.939	81.838.824	9.633.925	1.266.450.688	Employee Benefits Liabilities
Penurunan Nilai Aset Tetap dan Persediaan	133.340.122	(9.117.485)	--	124.222.637	Impairment of Fixed Assets and Inventories
Cadangan Kerugian					Allowance for Impairment
Penurunan Nilai Aset Keuangan	455.478.191	(517.417)	--	454.960.774	Losses of Financial Assets
Subjumlah	1.319.628.122	(229.382.524)	9.633.925	1.099.879.523	Subtotal
Entitas anak:					Subsidiaries:
Aset Tetap	23.590.937	(2.964.493)	--	20.626.444	Fixed Assets
Aset Hak Guna	364.284	(66.068.014)	--	(65.703.730)	Right of Use Assets
Liabilitas Sewa	1.524.324	72.050.885	--	73.575.209	Lease Liabilities
Liabilitas Imbalan Kerja	2.310.835	(773.583)	2.069.537	3.606.789	Employee Benefits Liabilities
Penurunan Nilai Aset Tetap	2.653.333	--	--	2.653.333	Impairment of Fixed Assets
Cadangan Kerugian					Allowance for Impairment
Penurunan Nilai Piutang	58.276.969	(1.505.701)	--	56.771.268	Losses of Receivables
Beban Pemeliharaan	24.429.764	1.094.050	--	25.523.814	Maintenance Expenses
Subjumlah	113.150.446	1.833.144	2.069.537	117.053.127	Subtotal
Jumlah	1.432.778.568	(227.549.380)	11.703.462	1.216.932.650	Total

		(Dibebankan) Dikreditkan ke Laba Rugi/ Charged (Credited) to Profit or Loss	(Dibebankan) Dikreditkan ke Penghasilan Komprehensif Lain/ Charge (Credited) to Other Comprehensive Income		
	2021			2022	
Perusahaan:					The Company:
Aset Tetap	(542.799.274)	(59.949.179)	--	(602.748.453)	Fixed Assets
Aset Takberwujud	(43.164.348)	(9.475.202)	--	(52.639.550)	Intangible Assets
Rugi Fiskal	596.589.117	(385.369.244)	--	211.219.873	Tax Loss
Liabilitas Imbalan Kerja	1.267.824.669	75.420.311	(168.267.041)	1.174.977.939	Employee Benefits Liabilities
Penurunan Nilai Aset Tetap dan Persediaan	120.039.089	13.301.033	--	133.340.122	Impairment of Fixed Assets and Inventories
Cadangan Kerugian					Allowance for Impairment
Penurunan Nilai Aset Keuangan	429.051.741	26.426.450	--	455.478.191	Losses of Financial Assets
Subjumlah	1.827.540.994	(339.645.831)	(168.267.041)	1.319.628.122	Subtotal
Entitas anak:					Subsidiaries:
Aset Tetap	19.843.131	3.747.806	--	23.590.937	Fixed Assets
Rugi Fiskal	58.886.632	(58.886.632)	--	--	Tax Loss
Aset Hak Guna	(1.251.069)	1.615.353	--	364.284	Right of Use Assets
Liabilitas Sewa	2.045.583	(521.259)	--	1.524.324	Lease Liabilities
Liabilitas Imbalan Kerja	6.603.129	(7.052.560)	2.760.266	2.310.835	Employee Benefits Liabilities
Penurunan Nilai Aset Tetap	2.901.225	(247.892)	--	2.653.333	Impairment of Fixed Assets
Cadangan Kerugian					Allowance for Impairment
Penurunan Nilai Piutang	56.839.585	1.437.384	--	58.276.969	Losses of Receivables
Beban Pemeliharaan	19.897.351	4.532.413	--	24.429.764	Maintenance Expenses
Pencadangan Bonus	(1.237)	1.237	--	--	Bonus Provision
Cadangan Kerugian					Allowance for Impairment
Nilai Kas dan Setara Kas	(2.412)	2.412	--	--	Losses of Cash and Cash Equivalents
Subjumlah	165.761.918	(55.371.738)	2.760.266	113.150.446	Subtotal
Jumlah	1.993.302.912	(395.017.569)	(165.506.775)	1.432.778.568	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

f. Surat Ketetapan Pajak

Tagihan atas Surat Ketetapan Pajak Perusahaan dan Entitas Anak sampai 31 Desember 2023 adalah sebagai berikut:

f. Tax Assessment Letter

Claims of Tax Collection Letter of the Company and Subsidiaries until December 31, 2023 are as follows:

Tahun Pajak/ Tax Period	Objek Pajak/ Tax Object	Nomor Hasil Pemeriksaan/ Examination Result Number	Tanggal Terbit/ Issued Date	Total Tagihan Pajak/ Total Tax Collection Rp*)
Perusahaan/ The Company				
2021	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 21 Masa Januari-Desember/ Tax Underpayment Assessment Letter of Income Tax Article 21 Period January-December	00016/201/21/093/23	17 April 2023/ April 17, 2023	86.214.851
2021	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar PPN Masa November/ Tax Underpayment Assessment Letter of VAT Period November	00079/207/21/093/23	17 April 2023/ April 17, 2023	1.680.900.935
2021	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar PPN Masa Desember/ Tax Underpayment Assessment Letter of VAT Period December	00080/207/21/093/23	17 April 2023/ April 17, 2023	13.654.329.295
2021	Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan Badan/ Tax Overpayment Assessment Letter of Corporate Income Tax	00022/406/21/093/23	17 April 2023/ April 17, 2023	(67.009.623.947)
PT Railink				
2019	Surat Tagihan PPh Pasal 4 ayat 2 Masa November/ Tax Collection Letter of income tax Article 4 (2) Period November	00046/140/19/093/23	27 Oktober 2023/ October 27, 2023	23.356.169
2019	Surat Tagihan PPh Pasal 4 ayat 2 Masa Oktober/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 4 (2) Period October	00045/140/19/093/23	27 Oktober 2023/ October 27, 2023	1.950.785
2019	Surat Tagihan PPh Pasal 4 ayat 2 Masa Agustus/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 4 (2) Period August	00044/140/19/093/23	27 Oktober 2023/ October 27, 2023	21.505.384
2019	Surat Tagihan PPh Pasal 4 ayat 2 Masa Mei/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 4 (2) Period May	00043/140/19/093/23	27 Oktober 2023/ October 27, 2023	25.206.954
2019	Surat Tagihan PPh Pasal 4 ayat 2 Masa Februari/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 4 (2) Period February	00042/140/19/093/23	27 Oktober 2023/ October 27, 2023	23.356.169
2019	Surat Tagihan PPh Pasal 21 Masa Desember/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 21 Period December	00152/101/19/093/23	11 September 2023/ September 11, 2023	332.164
2023	Surat Tagihan Pajak PPh Pasal 21 Masa Januari/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 21 Period January	00007/101/23/093/23	29 Maret 2023/ March 29, 2023	75.758
2022	Surat Tagihan Pajak PPh Pasal 21 Masa November/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 21 Period November	00116/101/22/093/23	29 Maret 2023/ March 29, 2023	29.906
2022	Surat Tagihan Pajak PPh Pasal 21 Masa Oktober/ Tax Collection Letter of Income Tax Article 21 Period October	00118/101/22/093/23	29 Maret 2023/ March 29, 2023	17.803
PT Reska Multi Usaha				
2021	Pajak Penghasilan Pasal 23 Masa Desember/ Income Tax Article 23 Tax Period December	00022/203/21/093/23	23 Mei 2023/ May 23, 2023	4.290.585
2021	Pajak Penghasilan Pasal 21 Masa Januari - Desember/ Income Tax Article 21 Tax Period January - December	00001/201/21/504/23	25 Mei 2023/ May 25, 2023	268.483.868
2021	Pajak Penghasilan Pasal 21 Masa Januari - Desember/ Income Tax Article 21 Tax Period January - December	00019/201/21/093/23	23 Mei 2023/ May 23, 2023	1.867.341.198
2021	Pajak Penghasilan Final Pasal 4 (2) Masa Desember/ Final Income Tax Article 4 (2) Tax Period December	00019/240/21/093/23	23 Mei 2023/ May 23, 2023	16.077.956
2021	Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa Masa Desember/ Value Added Tax of Goods and Services Period December	00087/207/21/093/23	23 Mei 2023/ May 23, 2023	481.973.466
2021	Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan Badan/ Tax Overpayment Assessment Letter of Corporate Income Tax	00024/406/21/093/23	23 Mei 2023/ May 23, 2023	(8.905.751.850)
Jumlah/Total				(57.759.932.551)

*) Nilai Penuh

*) Full Amount

g. Pemeriksaan Pajak

**Pemeriksaan Pajak Tahun 2020
Perusahaan**

Pada tanggal 10 Agustus 2021, Perusahaan menerima surat dari Direktorat Jendral Pajak dengan No.PRIN00149/WPJ.19/KP.0404/RIK.SIS/2021 tentang Surat Perintah Pemeriksaan atas pajak tahun 2020 akibat rugi fiskal yang menyebabkan SPT PPh Badan lebih bayar sejumlah Rp236.879.766.

Berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut, Perusahaan menerima Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan tahun 2020 No. 00017/406/20/093/22 tanggal 20 April 2022 sebesar Rp276.871.157.

g. Tax Assessments

**2020's Tax Assessment
The Company**

On August 10, 2021, the Company received a letter from the Directorate of Tax General No. PRIN 00149/WPJ.19/KP.0404/RIK.SIS/2021 regarding the examination warrant for tax in 2020 due to fiscal loss which caused Over payment for Income Tax total of Rp236,879,766.

Based on 2020's Tax Assessment, the Company received a Tax Assessment Letter for Over Payment Income Tax for the year 2020 with the number 00017/406/20/093/22 dated April 20, 2022 amounting to Rp276,871,157.

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

Rugi Fiskal Perusahaan juga mengalami koreksi sebesar Rp138.933.086, sehingga menjadi Rp1.470.926.629.

Company's Tax Loss also have corrected amount Rp138,933,086, to Rp1,470,926,629.

Pada tanggal 18 Mei 2022 Perusahaan telah menerima restitusi pajak penghasilan badan tahun 2020 sebesar Rp239.559.258 setelah dikurangi kurang bayar PPN tahun pajak 2020 sebesar Rp37.215.127 dan PPh pasal 21 tahun pajak 2022 sebesar Rp96.772.

On May 18, 2022, The Company has received restitution of corporate income tax for fiscal year 2020 amounted to Rp239,559,258 after deducted under payment of VAT tax year 2020 amounted to Rp37,215,127 and tax article 21 tax year 2022 amounted to Rp96,772.

Perusahaan juga menerima pengembalian atas Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar PPN tahun 2020 sebesar Rp5.801.478 berdasarkan:

The company also received a restitution for the Tax Assessment Letter for Over Payment of VAT fiscal year 2020 amount Rp5,801,478 based on:

- Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar PPN Februari 2020 pada tanggal 13 Mei 2022 senilai Rp1.241.749;
- Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar PPN April 2020 pada tanggal 13 Mei 2022 senilai Rp140.702;
- Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar PPN Mei 2020 pada tanggal 25 Mei 2022 senilai Rp4.419.027.

- Tax Assessment Letter for Over payment of VAT period February 2020 on May 13, 2022 amounting to Rp1,241,749;*
- Tax Assessment Letter for Over payment of VAT period April 2020 on May 13, 2022 in the amount of Rp140,702;*
- Tax Assessment Letter for Over payment of VAT period May 2020 on May 25, 2022 worth Rp4,419,027.*

RMU

Pada tanggal 25 Juni 2022, RMU menerima Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan tahun 2020 No. 00003/406/20/093/22 tanggal 9 Maret 2022 sebesar Rp6.254.308, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan, PPN, dan sanksi sebesar Rp19.041.677.

RMU

On June 25, 2022, RMU received Tax Overpayment Assessment Letter of Corporate Income Tax year 2020 No. 00003/406/20/093/22 dated March 9, 2022 amounting to Rp6,254,308, Tax Underpayment Assessment Letter of Income Tax, VAT, and a penalty amounting to Rp19,041,677.

Pada tanggal 27 April 2022, RMU menerima Surat Keputusan dari Direktorat Jenderal Pajak dengan No. KEP00003/ANGSUR/WPJ.19/Kp.0404/2022 sampai dengan KEP 000012/ANGSUR/WPJ.19/KP.0404/2022 tentang Persetujuan Pengangsuran Pembayaran Pajak selama 12 bulan dari 26 Mei 2022 hingga 26 April 2023 dengan jumlah angsuran per bulan sebesar Rp515.155. Pada 31 Desember 2023, kewajiban ini telah diselesaikan oleh RMU.

On April 27, 2022, Subsidiary (RMU) received a letter from the Directorate of Tax General No. KEP 00003/ANGSUR/WPJ.19/Kp.0404/2022 until No. KEP 000012/ANGSUR/WPJ.19/KP.0404/2022 regarding Acceptance of Installment Tax Payment for 12 months from May 26, 2022 until April 26, 2023 with monthly installment amounted to Rp515,155. On December 31, 2023, this obligation have been completed by RMU.

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

Pemeriksaan Pajak Tahun 2021 Perusahaan

Pada tanggal 20 Juli 2022, Perusahaan menerima surat dari Direktorat Jenderal Pajak dengan No. PRIN-00163/WPJ.19/KP.0404/RIK.SIS/2022 tentang Surat Perintah Pemeriksaan atas Tahun Pajak 2021 akibat rugi fiskal yang menyebabkan SPT PPh Badan lebih bayar sejumlah Rp58.065.300.

Berdasarkan hasil pemeriksaan tahun 2021 tersebut, Perusahaan menerima Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan tahun 2021 dengan No. 00022/406/21/093/23 tanggal 17 April 2023 sebesar Rp67.009.624.

Rugi Fiskal Perusahaan juga mengalami koreksi sebesar Rp111.708.595, sehingga menjadi Rp990.200.403.

Pada tanggal 15 Mei 2023, Perusahaan telah menerima restitusi pajak penghasilan badan tahun 2021 sebesar Rp51.090.496 setelah dikurangi utang pajak sebesar Rp15.919.128.

RMU

Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan dan Pajak Pertambahan Nilai sebesar Rp2.638.167 dibayarkan melalui kompensasi Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan Badan tahun 2021 dengan No. 00024/406/21/093/23 tanggal 23 Mei 2023 sebesar Rp8.905.752.

Pada tanggal 16 Juni 2023, RMU telah menerima restitusi pajak penghasilan badan sebesar Rp1.319.844.

h. Pengampunan Pajak

Sehubungan dengan diberlakukannya Peraturan Menteri Keuangan No. 118/PMK.03/2016 tentang Pelaksanaan Undang-Undang No. 11 Tahun 2016 tentang Pengampunan Pajak sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan No. 141/PMK.03/2016 dan Peraturan Direktorat Jenderal Pajak

2021's Tax Assessment The Company

On July 20, 2022, the Company received a letter from the Directorate of Tax General No. PRIN 00163/WPJ.19/KP.0404/RIK.SIS/2022 regarding the examination warrant for tax in 2021 due to fiscal loss which caused Over payment for Income Tax total of Rp58,065,300.

Based on 2021's Tax Assessment, the Company received a Tax Assessment Letter for Over Payment Income Tax for the year 2021 with the number 00022/406/21/093/23 dated April 17, 2023 amounting to Rp67,009,624.

Company's Tax Loss also have corrected amount Rp111,708,595, to Rp990,200,403.

On May 15, 2023, The Company has received restitution of corporate income tax for fiscal year 2021 amounted to Rp51,090,496 after less tax payable of Rp15,919,128.

RMU

Tax Underpayment Assessment Letter of Income Tax and Value Added Tax amounting to Rp2,638,167 paid through compensation of Tax Overpayment Assessment Letter of Corporate Income Tax for 2021 No. 00024/406/21/093/23 dated May 23, 2023 amounting to Rp8,905,752.

On June 16, 2023, RMU has received restitution of amounted to Rp1,319,844.

h. Tax Amnesty

In accordance to the implementation of Regulation of the Minister of Finance No. 118/PMK.03/2016 on the Implementation of Law No. 11 of 2016 on Tax Amnesty, as amended by Regulation of the Minister of Finance No. 141/PMK.03/2016 and Directorate General of Tax Regulation No. PER-18/PJ/2016 on Redemption

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

No. PER-18/PJ/2016 tentang Pengembalian Kelebihan Pembayaran Uang Tebusan Dalam Rangka Pengampunan Pajak, entitas anak (KALOG) telah melaksanakan pengampunan pajak ini.

Payment of Excess Refund in the framework of Tax Amnesty, subsidiary (KALOG) was participated this tax amnesty.

Aset pengampunan pajak sebesar Rp486.081 dicatat sebagai tambahan modal disetor atas pengampunan pajak pada entitas anak (KALOG).

Assets of tax amnesty amounting to Rp486,081 was recorded as additional paid-in capital of tax amnesty in subsidiary (KALOG).

i. Kontribusi pada Negara

Grup memberikan kontribusi pada negara dalam bentuk pajak dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang dibayarkan selama tahun berjalan (tidak diaudit) dengan rincian sebagai berikut:

i. Contribution to the State

The Group contributed to the state in the form of tax and non-tax state revenue (PNBP) paid during the year (unaudited) with details as follows:

	2023	2022	
Perusahaan			The Company
Pajak Pusat			Central Governance Tax
Pajak Penghasilan	861.048.687	553.643.279	Income Tax
Pajak Pertambahan Nilai	2.604.328.921	2.154.886.295	Value Added Tax
Subjumlah	3.465.377.608	2.708.529.574	Subtotal
Pajak Daerah			Local Tax
Pajak Bumi Bangunan	87.764.353	78.113.641	Land and Building Tax
Penerimaan Negara Bukan Pajak	1.077.439.849	135.691.435	Non-tax Revenue
Jumlah	4.630.581.810	2.922.334.650	Total
Entitas Anak			Subsidiaries
Pajak Pusat			Central Governance Tax
Pajak Penghasilan	341.660.965	311.066.731	Income Tax
Pajak Pertambahan Nilai	457.002.611	461.784.681	Value Added Tax
Subjumlah	798.663.576	772.851.412	Subtotal
Pajak Daerah			Local Tax
Pajak Bumi Bangunan	392.210	2.221.845	Land and Building Tax
Pajak Restoran	9.601.940	5.796.807	Restaurant Tax
Pajak Hotel	483.285	372.569	Hotel Tax
Pajak Lainnya	45.650.695	31.625.715	Other Tax
Subjumlah	56.128.130	40.016.937	Subtotal
Penerimaan Negara Bukan Pajak	186.903.764	177.631.861	Non-tax Revenue
Jumlah	1.041.695.470	990.500.210	Total
Jumlah Kontribusi Pajak	5.672.277.280	3.912.834.860	Total Tax Contribution

13. Aset Lancar Lainnya

13. Other Current Assets

Aset lancar lainnya pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 masing-masing sebesar Rp123.701.643 dan Rp26.370.549.

Other current assets as December 31, 2023 and 2022 amounted to Rp123,701,643 and Rp26,370,549, respectively.

Saldo tersebut merupakan beban ditangguhkan atas bagian tagihan TAC PT KCI dan PT Railink tahun 2023 yang belum diperhitungkan dalam perhitungan pendapatan PSO tahun 2023, serta uang jaminan atas bank garansi, serta dana sehubungan dengan pemakaian jasa parkir yang menggunakan kartu multitrrip.

This balance represents deferred expense is part of the 2023 of PT KCI and PT Railink's TAC bill, which has not been taken into account in the calculation of 2023 PSO revenue, security deposit of bank guarantee, and funds in connection with the use of parking services that use multitrrip card.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

14. Investasi

14. Investment

a. Investasi Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama

a. Investment in Associates and Joint Ventures

	2023	2022	
Entitas Asosiasi			Associates
PT Moda Integrasi			PT Moda Integrasi
Transportasi Jabodetabek	28.617.769	17.307.401	Transportasi Jabodetabek
PT BPRS Baiturridha Pusaka	9.519.838	8.204.532	PT BPRS Baiturridha Pusaka
Ventura Bersama			Joint Ventures
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	5.708.376.759	6.208.789.974	PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia
KSO Bumi Kalog	42.005.447	59.698.827	JO Bumi Kalog
KSO B Kalog	16.876.931	16.175.849	JO B Kalog
KSO PT Mega Dasa Semesta	2.973.405	5.185.454	JO PT Mega Dasa Semesta
Jumlah	5.808.370.149	6.315.362.037	Total

Rincian investasi pada entitas asosiasi dan ventura bersama adalah sebagai berikut:

The details of the investment in associates and joint ventures are as follows:

		2023					
Nama Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama/ Name of Associates and Joint Venture	Aktivitas Utama/ Principal Activity	Persentase Kepemilikan/ Percentage of Ownership	Nilai Tercatat Penyertaan Awal Tahun/ Carrying Value at Beginning of Year	Penambahan Tahun Berjalan/ Additions of Current Year	Bagian Laba (Rugi) Bersih/ Portion in Net Profit (Loss)	Pembayaran Dividen/ Dividen Payment	Nilai Tercatat/ Carrying Value
Entitas Asosiasi/ Associates							
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	Pengangkutan darat terintegrasi Jakarta-Bogor-Depok Tangerang-Bekasi ("Jabodetabek")	49,00%	17.307.401	22.050.000	(10.739.632)	--	28.617.769
PT BPRS Baiturridha Pusaka	Pembiayaan dan Jasa perbankan/ Financing and Banking services	20,00%	8.204.532	--	2.611.751	(1.296.445)	9.519.838
Ventura Bersama/ Joint Ventures							
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI)	Pengangkutan darat, perdagangan, jasa, industri, pembangunan/ Land transportation, trading, services, industry, development	51,37%	7.761.031.906	--	(500.413.215)	--	7.260.618.691
KSO Bumi Kalog	Pelayanan Logistik di kawasan Waru, Sungai Lagoa dan Kalimas/ Logistics services in Waru, Sungai Lagoa and Kalimas area	45,00%	59.698.827	--	817.504	(18.510.884)	42.005.447
KSO B Kalog	Pelayanan Logistik berbasis angkutan Kereta Api/ Logistics services with railway based	65,00%	16.175.849	--	701.082	--	16.876.931
KSO PT Mega Dasa Semesta	Pembangunan, pemasaran dan pengelolaan perkantoran dan pertokoan/ Development, marketing, office management and shopping center	50,00%	5.185.454	--	(51.444)	--	5.134.010
Jumlah/ Total			7.867.603.969	22.050.000	(507.073.954)	(19.807.329)	7.362.772.686
Dikurangi/ Deducted							
Cadangan Penurunan Nilai Investasi pada PSBI/ Allowance for Impairment losses of Investment in PSBI			(1.552.241.932)	--	--	--	(1.552.241.932)
Cadangan Penurunan Nilai Investasi pada KSO PT Mega Dasa Semesta/ Allowance for Impairment losses of Investment in KSO PT Mega Dasa Semesta			--	(2.160.605)	--	--	(2.160.605)
Subjumlah/ Subtotal			(1.552.241.932)	--	--	--	(1.554.402.537)
Jumlah/ Total			6.315.362.037				5.808.370.149

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

14. Investasi (Lanjutan)

14. Investment (Continued)

		2022						
Nama Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama/Name of Associates and Joint Venture	Aktivitas Utama/ Principal Activity	Persentase Kepemilikan/ Percentage of Ownership	Nilai Tercatat Penyertaan Awal Tahun/ Carrying Value at Beginning of Year	Reklasifikasi/ Reclassification	Penambahan Tahun Berjalan/ Additions of Current Year	Bagian Laba (Rugi) Bersih/ Portion of Net Profit (Loss)	Pembayaran Dividen/ Dividend Payment	Nilai Tercatat/ Carrying Value
Entitas Asosiasi/ Associates								
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	Pengangkutan darat terintegrasi Jakarta-Bogor-Depok Tangerang-Bekasi ("Jabodetabek")	49,00%	21.561.288	--	4.900.000	(9.153.887)	--	17.307.401
PT BPRS Baiturridha Pusaka	Pembiayaan dan Jasa perbankan/ Financing and Banking services	20,00%	6.802.910	--	--	2.089.885	(688.263)	8.204.532
Ventura Bersama/ Joint Ventures								
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI)	Pengangkutan darat, perdagangan, jasa, industri, pembangunan/ Land transportation, trading, services, industry, development	51,37%	--	7.230.581.343	791.878.657	(261.428.094)	--	7.761.031.906
KSO Bumi Kalog	Pelayanan Logistik di kawasan Waru, Sungai Lagoa dan Kalimas/ Logistics services in Waru, Sungai Lagoa and Kalimas area	45,00%	59.430.042	--	--	268.785	--	59.698.827
KSO B Kalog	Pelayanan Logistik berbasis angkutan Kereta Api/ Logistics services with railway based	65,00%	15.458.451	--	--	717.398	--	16.175.849
KSO PT Mega Dasa Semesta	Pembangunan, pemasaran dan pengelolaan perkantoran dan pertokoan/ Development, marketing, office management and shopping center	50,00%	5.183.768	--	--	1.686	--	5.185.454
Jumlah/ Total			108.436.459	7.230.581.343	796.778.657	(267.504.227)	(688.263)	7.967.603.969
Dikurangi/ Deducted								
Cadangan Penurunan Nilai Investasi pada PSBI/ Allowance for impairment losses of Investment in PSBI								
Jumlah/Total			108.436.459	(621.466.260)	(930.775.672)	--	--	(1.552.241.932)
			108.436.459					6.315.362.037

Manajemen berkeyakinan bahwa cadangan kerugian penurunan nilai investasi cukup untuk menutup kemungkinan kerugian akibat penurunan nilai investasi.

Management believes that the allowance for impairment losses of investment is adequate to cover possible losses resulting from any decline in the investment value of the inventories.

2023				
Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama/ Associates and Joint Ventures	Total Aset/ Total Asset	Total Liabilitas/ Total Liabilities	Total Pendapatan/ Total Revenue	Lab a (Rugi) Neto/ Net Income (Loss)
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	23.263.019.735	9.006.517.505	--	(974.135.128)
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	90.381.000	31.977.390	13.228.975	(21.917.616)
PT BPRS Baiturridha Pusaka	240.658.227	207.831.788	39.894.177	13.058.757
KSO Bumi Kalog	63.369.432	19.593.802	61.243.581	1.816.675
KSO B Kalog	35.642.324	9.677.815	19.088.721	1.078.587
KSO PT Mega Dasa Semesta	14.240.856	3.494.665	--	(102.888)
2022				
Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama/ Associates and Joint Ventures	Total Aset/ Total Asset	Total Liabilitas/ Total Liabilities	Total Pendapatan/ Total Revenue	Lab a (Rugi) Neto/ Net Income (Loss)
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	21.462.201.000	8.961.610.000	--	(508.912.000)
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	81.877.958	46.556.732	6.243.054	(18.681.402)
PT BPRS Baiturridha Pusaka	196.876.568	166.000.710	36.164.464	16.305.545
KSO Bumi Kalog	105.627.375	15.255.112	57.487.302	597.300
KSO B Kalog	36.660.604	11.757.247	20.287.459	1.103.690
KSO PT Mega Dasa Semesta	14.240.856	3.494.666	--	3.373

PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek (MITJ)

MITJ didirikan oleh Perusahaan dan PT Mass Rapid Transit Jakarta ("MRTJ") berdasarkan Akta Pendirian No. 11 tanggal 11 Februari 2020. Akta tersebut telah memperoleh persetujuan dan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-0008856.AH.01.01 tanggal 12 Februari 2020.

PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek (MITJ)

MITJ was established by the Company and PT Mass Rapid Transit Jakarta ("MRTJ") based on Deed of Establishment No. 11 dated February 11, 2020. The Deed has obtained approval and ratification from the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia No. AHU-0008856.AH.01.01 dated February 12, 2020.

14. Investasi (Lanjutan)

Anggaran Dasar MITJ telah mengalami perubahan dengan Akta No. 14 tanggal 15 September 2023 oleh Notaris Aulia Taufani, S.H., mengenai perubahan modal dasar dan modal ditempatkan dan disetor penuh. Perubahan ini telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam surat keputusan No. AHU-0064383.AH.01.02 tanggal 23 Oktober 2023.

Pada 31 Desember 2023, modal dasar MITJ sebesar Rp135.000.000 yang terbagi atas 135.000 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 135.000 saham atau sebesar Rp135.000.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- MRTJ memiliki 51% atau sebanyak 68.850 saham dengan nilai sebesar Rp68.850.000.
- Perusahaan memiliki 49% atau sebanyak 66.150 saham dengan nilai sebesar Rp66.150.000.

Pada tanggal 31 Desember 2022, Modal dasar MITJ sebesar Rp90.000.000 yang terbagi atas 90.000 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 90.000 saham atau sebesar Rp90.000.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- MRTJ memiliki 51% atau sebanyak 45.900 saham dengan nilai sebesar Rp45.900.000.
- Perusahaan memiliki 49% atau sebanyak 44.100 saham dengan nilai sebesar Rp44.100.000.

PT BPRS Baiturridha Pusaka

PT BPRS Baituridha Pusaka didirikan berdasarkan Akta No. 23 tanggal 3 Maret 1993 dibuat di hadapan Wiratni Ahmadi, Notaris di Bandung. Akta tersebut telah memperoleh persetujuan dan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sesuai dengan Surat Keputusan No. C2-1941 HT.01.01.TH93 tanggal 3 April 1993.

14. Investment (Continued)

MITJ's Articles of association has been amended several times, most recently by Notarial Deed No. 14 dated September 15, 2023 of Notary Aulia Taufani, S.H., concerning the changes of authorized capital and issued and fully paid capital. The amendments were approved by the Minister of Law and Human Rights in his Decision Letter No. AHU-0064383.AH.01.02 dated October 23, 2023.

On December 31, 2023, the authorized capital of MITJ amounted to Rp135,000,000, consists of 135,000 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to 135,000 shares or equivalent to Rp135,000,000 with shares ownership compositions are as follows:

- MRTJ owns 51% or 68,850 shares amounting to Rp68,850,000.
- The Company owns 49% or 66,150 shares amounting to Rp66,150,000.

As of December 31, 2022, the authorized capital of MITJ amounted to Rp90,000,000, consists of 90,000 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to 90,000 shares or equivalent to Rp90,000,000 with shares ownership compositions are as follows:

- MRTJ owns 51% or 45,900 shares amounting to Rp45,900,000.
- The Company owns 49% or 44,100 shares amounting to Rp44,100,000.

PT BPRS Baiturridha Pusaka

PT BPRS Baituridha Pusaka was established based on Deed No. 23 dated March 3, 1993 made before Wiratni Ahmadi, Notary in Bandung. The Deed has obtained approval and ratification from the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia No. C2-1941 HT.01.01.TH93 dated April 3, 1993.

14. Investasi (Lanjutan)

14. Investment (Continued)

Anggaran dasar PT BPRS Baituridha Pusaka telah mengalami perubahan, Adapun perubahan terakhir anggaran dasar diubah sesuai dengan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham PT BPRS Baituridha Pusaka No. 01 tanggal 1 September 2023 yang dibuat dihadapan Christy Maharani Akbar, Sarjana Hukum Notaris di Bandung, perubahan anggaran dasar tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-0055620.AH.01.02 Tahun 2023 tanggal 15 September 2023.

The articles of association of PT BPRS Baituridha Pusaka have been amended, the last amendment to the articles of association was amended in accordance with the Deed of Statement of the Shareholders of PT BPRS Baituridha Pusaka No. 01 dated September 1, 2023 made before Christy Maharani Akbar, Bachelor of Laws Notary in Bandung, the amendment to the articles of association has been approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia No. AHU-0055620.AH.01.02.Tahun 2023 dated September 15, 2023.

Pada 31 Desember 2023, modal dasar PT BPRS Baituridha Pusaka sebesar Rp20.000.000 yang terbagi atas 400.000 saham dengan nilai nominal Rp50 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 222.816 saham atau sebesar Rp11.140.800 dengan komposisi sebagai berikut:

As of December 31, 2023, the authorized capital of PT BPRS Baituridha Pusaka amounted to Rp20,000,000, consists of 400,000 shares with par value of Rp50 per share. Total issued and fully paid capital amounted to 222,816 shares or equivalent to Rp11,140,800 with shares ownership compositions are as follows:

- Yayasan Pusaka memiliki 80% atau sebesar 178.253 dengan nilai sebesar Rp8.912.650.
- RMU memiliki 20% atau sebesar 44.563 dengan nilai sebesar Rp2.228.150.

- Yayasan Pusaka owns 80% or 178,253 shares amounting to Rp8.912.650.
- RMU owns 20% or 44,563 shares amounting to Rp2,228,150.

PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI)

Anggaran Dasar PSBI telah mengalami perubahan dengan Akta No. 67 tanggal 21 November 2022 oleh Notaris Mala Mukti, S.H., LL.M. di Jakarta. Perubahan ini telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam surat Keputusan AHU-AH.01.03-0318397 tanggal 28 November 2022.

PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia PSBI

PSBI's Articles of association has been amended several times, most recently by Notarial Deed No. 67 dated November 21, 2022 of Notary Mala Mukti, S.H.,LL.M. in Jakarta. The amendments were approved by the Minister of Law and Human Rights in his Decision Letter No. AHU-AH.01.03-0318397 dated November 28, 2022.

Modal dasar PSBI pada 31 Desember 2023 dan 2022 berjumlah Rp50.000.000 yang terbagi atas 50.000 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 15.620.041 saham atau sebesar Rp15.620.041.000 dengan komposisi sebagai berikut:

The authorized capital of PSBI on December 31, 2023 and 2022 amounted to Rp50,000,000, consists of 50,000 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to 15,620,041 shares or equivalent to Rp15,620,041,000 with shares ownership compositions are as follows:

14. Investasi (Lanjutan)

- Perusahaan memiliki 51,37% atau sebanyak 8.023.585 saham dengan nilai sebesar Rp8.023.585.000.
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk memiliki 39,12% atau sebanyak 6.110.596 saham dengan nilai sebesar Rp6.110.596.000.
- PT Jasa Marga (Persero) Tbk memiliki 8,30% atau sebanyak 1.297.235 saham dengan nilai sebesar Rp1.297.235.000.
- PT Perkebunan Nusantara VIII (Persero) memiliki 1,21% atau sebanyak 188.625 saham dengan nilai sebesar Rp188.625.000.

Berdasarkan Surat dari Menteri BUMN No. S-491/MBU/08/2022 tanggal 8 Agustus 2022 terkait Persetujuan Rencana Setoran Modal Perusahaan pada PSBI, menyatakan bahwa menyetujui penambahan setoran modal dalam rangka penyelesaian utang piutang bunga pinjaman pemegang saham PSBI pada hari yang sama (*intraday*) berupa uang sebesar Rp791.878.814.

Para pemegang saham telah sepakat untuk mengkonversi uang muka setoran modal menjadi modal disetor yang telah tertuang dalam akta notaris Mala Mukti, S.H., LLM No. 67 tanggal 21 November 2022. Perubahan ini telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi manusia dalam surat keputusan No. AHU-AH.01.03-0318397 tanggal 28 November 2022, sehingga total uang muka setoran modal perusahaan yang dikonversi menjadi setoran modal adalah sebesar Rp7.230.581.343 dan penyertaan melalui kas sebesar Rp791.878.814.

Tidak terdapat informasi kuotasi harga publikasian atas nilai wajar investasi di PSBI.

KSO Bumi Kalog

Berdasarkan Perjanjian Kerja Sama Operasi No. 01 tanggal 23 Mei 2013, dari Notaris Yoshsi S.H., M.Kn., KALOG mengadakan perjanjian kerja sama operasi dengan PT Bumi Wijaya Indorail dalam usaha pelayanan logistik di kawasan Stasiun Waru, Stasiun Sungai Lagoa dan Stasiun Kalimas. Komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan (*cost & profit sharing*) masing-masing adalah sebagai berikut:

- 51% untuk KALOG.
- 49% untuk PT Bumi Wijaya Indorail.

14. Investment (Continued)

- The Company owns 51.37% or 8,023,585 shares amounting to Rp8,023,585,000.
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk owns 39.12% or 6,110,596 shares amounting to Rp6,110,596,000.
- PT Jasa Marga (Persero) Tbk owns 8.30% or 1,297,235 shares amounting to Rp1,297,235,000.
- PT Perkebunan Nusantara VIII (Persero) owns 1.21% or 188,625 shares amounting to Rp188,625,000.

Based on the letter from the Minister of SOEs No. S-491/MBU/08/2022 dated August 8, 2022 regarding Approval for Additional Company Equity Participation in PSBI, stated that it approved the additional capital in the form of settlement of a debt interest on shareholder's loans in intraday amounting to Rp791,878,814.

The shareholders have agreed to convert the additional paid-in capital advance into paid-in capital has been stated in the notarial deed of Mala Mukti, S.H., LLM No.67 dated November 21, 2022. The amendment was approved by the Minister of Law and Human Rights in his Decision Letter No. AHU-AH.01.03-0318397 dated November 28, 2022, so that total the additional paid-in capital advance of the company's which is converted into paid-in capital amounting to Rp7,230,581,343 and investment through cash amounting to Rp791,878,814.

There is no information of quoted published price on the fair value investment in PSBI.

JO Bumi Kalog

Based on Joint Operation Agreement No. 01, dated May 23, 2013 by Notary Yoshsi S.H., M.Kn., KALOG entered into a joint operation with PT Bumi Wijaya Indorail for a cooperation in logistic activities in Waru Station, Sungai Lagoa Station and Kalimas Station areas. The composition of the participation of funding and sharing costs and benefits (*cost & profit sharing*) is as follows:

- 51% KALOG.
- 49% for PT Bumi Wijaya Indorail.

14. Investasi (Lanjutan)

Kerja sama ini berlaku selama berlakunya perjanjian persewaan/pengelolaan kawasan Stasiun Waru, Stasiun Kalimas, Stasiun Lagoa dan stasiun-stasiun lainnya. Perjanjian kerja sama operasi telah mengalami dua kali perubahan dan yang terakhir dengan Akta Notaris No. 2 Yoshsi S.H., M.Kn., tanggal 5 Juni 2014 untuk menambah kawasan Stasiun Sungai Lagoa (SAO 1 dan SAO 2 menjadi SAO Terpadu) dan perubahan komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan masing-masing pada 31 Desember 2023 and 2022 sebagai berikut:

- 45% untuk KALOG.
- 55% untuk PT Bumi Wijaya Indorail.

KSO B Kalog

Berdasarkan Perjanjian Kerja Sama Operasi No. 3 tanggal 10 Agustus 2012 antara KALOG dengan PT Bintang Laut Platinum dengan Addendum II No. 0079.PJ/ KALOG-BLP/2016, tanggal 28 April 2016 dalam kegiatan usaha pelayanan logistik berbasis angkutan kereta api, komposisi keuntungan (*cost & profit sharing*) pada 31 Desember 2023 dan 2022 masing-masing adalah sebagai berikut:

- 65% untuk KALOG.
- 35% untuk PT Bintang Laut Platinum.

Jangka waktu perjanjian adalah selama kerja sama antara KALOG dengan PT Bintang Laut Platinum berlaku.

KSO PT Mega Dasa Semesta

KAPM menandatangani perjanjian kerja sama dengan PT Mega Dasa Semesta dalam membangun dan mengelola aset yang berada di Waru Sidoarjo.

Berdasarkan nota kesepahaman No. 022/DIR.KAPM/PER/ OPTWR/XII/2013 dan 019/KS.MDS/XII.2013 tanggal 20 Desember 2013 antara KAPM dengan PT Mega Dasa Semesta tentang perjanjian kerja sama pembangunan, pemasaran dan pengelolaan komplek perkantoran dan pertokoan di Jl. Brigjen Katamso, Waru, Sidoarjo dengan komposisi penyertaan modal dan pembagian keuntungan pada 31 Desember 2023 and 2022 sebagai berikut:

- 50% untuk KAPM.
- 50% untuk PT Mega Dasa Semesta.

14. Investment (Continued)

The agreement is valid in accordance with the agreement of rental/management of Waru Station, Kalimas Station, Sungai Lagoa Station and other stations area. Joint operation agreement has been amended twice, and recently by Notarial Deed No. 02 dated June 5, 2014 of Yoshsi S.H., M.Kn., regarding to the expansion of Sungai Lagoa Station area (existing SAO 1 and SAO 2 become Integrated SAO) and changes in the composition of the participation of funding and sharing costs and benefits on December 31, 2023 and 2022 as follows:

- 45% for KALOG.
- 55% for PT Bumi Wijaya Indorail.

JO B Kalog

Based on Joint Operation Agreement No. 3 dated August 10, 2012 between KALOG and PT Bintang Laut Platinum with Addendum II No. 0079.PJ/KALOG-BLP/2016, dated on April 28, 2016, for the activities of railway-based logistic delivery services, the composition of profits (cost & profit sharing) on December 31, 2023 and 2022 is as follows:

- 65% for KALOG.
- 35% for PT Bintang Laut Platinum.

The cooperation is valid in accordance with the agreement between KALOG and PT Bintang Laut Platinum.

JO PT Mega Dasa Semesta

KAPM entered into the cooperation agreement with PT Mega Dasa Semesta to build and manage the assets in of Waru Sidoarjo.

Based on memorandum of understanding No. 022/DIR. KAPM/PER/OPTWR/XII/2013 and 019/KS. MDS/XII/2013 dated December 20, 2013 between KAPM and PT Mega Dasa Semesta about joint operation for development, marketing and management office and shopping block at Jl. Brigjen Katamso, Waru, Sidoarjo with composition of fund deposits and profit sharing on December 31, 2023 and 2022 as follows:

- 50% for KAPM.
- 50% for PT Mega Dasa Semesta.

14. Investasi (Lanjutan)

14. Investment (Continued)

Pada 31 Desember 2023 KAPM melakukan cadangan penurunan nilai investasi sebesar Rp2.161. Manajemen berpendapat bahwa cadangan kerugian penurunan nilai investasi cukup untuk menutupi kerugian yang mungkin timbul dari penurunan nilai investasi tersebut.

As of December 31, 2023 the Company has made a reserve for impairment of investment of Rp2,161. Management believes that the allowance for impairment losses on investments is adequate to cover possible losses from the decline in investment value.

b. Investasi Jangka Panjang

b. Long-term Investment

PT Fintek Karya Nusantara

PT Fintek Karya Nusantara

	2023	2022	
Saldo Awal Investasi	24.176.000	54.853.000	Beginning Balance of Investment
Perubahan Nilai Wajar	11.571.769	(30.677.000)	Fair Value Changes
Saldo Akhir Investasi	35.747.769	24.176.000	Ending Balance of Investment

Informasi tambahan pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sehubungan dengan investasi pada PT Fintek Karya Nusantara adalah sebagai berikut:

Additional information as of December 31, 2023 and 2022 related to investment in PT Fintek Karya Nusantara are as follows:

Keterangan	Jenis Usaha/ Type of Business	Persentase Kepemilikan/ Percentage of Ownership 2023 dan/and 2022
PT Fintek Karya Nusantara	Penyelenggara jasa sistem pembayaran/ Payment system service providers	1,82%

Berdasarkan Risalah Sirkuler Keputusan Pemegang Saham No. PT KAI Persero KP.303/X/3/KA-2019 dan No. Yayasan Pusaka 09/RIS-KCI/X/2019 tanggal 24 Oktober 2019 menyatakan persetujuan penyertaan modal KCI kepada PT Fintek Karya Nusantara (Finarya) berupa penyertaan saham sebesar 2,03% dari modal disetor dan ditempatkan PT Fintek Karya Nusantara atau ekuivalen dengan nilai setoran modal sebesar Rp37.000.000 yang terbagi atas 3.700 lembar saham, masing-masing saham dengan nilai nominal Rp10.000.

Based on Circular Minutes of Shareholder Decree No. PT KAI Persero KP.303/X/3/KA-2019 and No. Pusaka Foundation 09/RIS-KCI/X/2019 dated October 24, 2019 stated agreement for the capital investment KCI to PT Fintek Karya Nusantara (Finarya) in the form of a 2.03% share of paid-in capital and placed by PT Fintek Karya Nusantara or equivalent to a capital deposit of Rp37,000,000 which is divided into 3,700 shares, each with a par value of Rp10,000.

Berdasarkan Akta Finarya No. 53 tanggal 8 November 2022 persentase kepemilikan Perusahaan pada Finarya menjadi sebesar 1,82% dari modal disetor dan ditempatkan Finarya.

Based on the deed of Finarya No. 53 dated November 8, 2022 the percentage of the Company's ownership in Finarya is 1.82% of the paid up and issued capital of Finarya.

Berdasarkan valuasi kembali dari Laporan Kantor Jasa Penilai Publik (KJPP) Tobing Panuturi dan Rekan; Anas Karim Rivai dan Rekan, pada 31 Desember 2023 dan 2022, nilai wajar investasi KCI pada Finarya masing-masing adalah sebesar Rp35.747.769 dan Rp24.176.000.

Based on the re-valuation of the Public Appraisal Service Office Report (KJPP), Tobing Panuturi and Partners; Anas Karim Rivai and Partners, as of December 31, 2022, the fair value of KCI's investment in Finarya amounted to Rp35,747,769 and Rp24,176,000.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)
 Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
 Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
 (Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)
 For the Years Ended
 December 31, 2023 and 2022
 (In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

15. Aset Tetap

15. Fixed Assets

2023					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Sarana:					Rolling Stock:
Lokomotif	9.443.910.756	--	--	9.443.910.756	Locomotive
Kereta	9.278.367.313	1.021.902.779	4.080.401.907	14.380.671.999	Trains
Gerbong	4.400.467.290	--	(4.288.154)	4.396.179.136	Wagons
Prasarana:					Infrastructures:
Tanah	135.630.829	35.682.701	(4.402.398)	166.911.132	Land
Bangunan	2.513.361.125	268.615.872	(30.994.127)	2.750.982.870	Buildings
Prasarana dan Instalasi	1.358.156.655	142.102.140	(808.210)	1.499.450.585	Infrastructures and Installations
Fasilitas:					Facilities:
Mesin dan Peralatan	2.406.317.362	510.299.590	18.243.675	2.934.860.627	Machinery and Equipments
Kendaraan	69.741.506	7.220.030	17.721.833	94.683.369	Vehicles
Inventaris	169.834.925	2.275.354	1.069.565	173.179.844	Supplies
Aset dalam Pembangunan	3.923.275.870	1.474.228.828	(3.760.437.691)	1.637.067.007	Assets Under Construction
Jumlah	33.699.063.631	3.462.327.294	316.506.400	37.477.897.325	Total
Akumulasi Penyusutan					Accumulated Depreciation
Sarana:					Rolling Stock:
Lokomotif	3.032.381.316	293.018.225	--	3.325.399.541	Locomotive
Kereta	2.940.140.087	388.266.619	--	3.328.406.706	Trains
Gerbong	1.231.454.767	144.971.806	(3.944.988)	1.372.481.585	Wagons
Prasarana:					Infrastructures:
Bangunan	562.016.515	110.282.255	(21.609.074)	650.689.696	Buildings
Prasarana dan Instalasi	578.493.084	84.809.241	(708.787)	662.593.538	Infrastructures and Installations
Fasilitas:					Facilities:
Mesin dan Peralatan	1.097.209.371	237.520.849	--	1.334.730.220	Machinery and Equipments
Kendaraan	51.300.066	7.803.738	--	59.103.804	Vehicles
Inventaris	130.057.831	13.430.993	--	143.488.824	Supplies
Jumlah	9.623.053.037	1.280.103.726	(26.262.849)	10.876.893.914	Total
Penurunan Nilai Aset Tetap					Fixed Assets Impairment
Sarana:					Rolling Stock:
Lokomotif	139.986.421	19.500.622	--	159.487.043	Locomotive
Kereta	--	48.464.088	--	48.464.088	Trains
KRD	--	11.090.000	--	11.090.000	KRD
Gerbong	11.331.276	--	--	11.331.276	Wagons
Jumlah	151.317.697	79.054.710	--	230.372.407	Total
Nilai Tercatat	23.924.692.897			26.370.631.004	Carrying Amount

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)
 Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
 Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
 (Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)
 For the Years Ended
 December 31, 2023 and 2022
 (In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

15. Aset Tetap (Lanjutan)

15. Fixed Assets (Continued)

2022					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Sarana:					<i>Rolling Stock:</i>
Lokomotif	8.762.204.836	578.661.640	103.044.280	9.443.910.756	<i>Locomotive</i>
Kereta	9.113.501.783	166.049.585	(1.184.055)	9.278.367.313	<i>Trains</i>
Gerbong	3.671.667.328	629.851.194	98.948.768	4.400.467.290	<i>Wagons</i>
Prasarana:					<i>Infrastructures:</i>
Tanah	122.526.652	--	13.104.177	135.630.829	<i>Land</i>
Bangunan	2.472.230.979	32.951.717	8.178.429	2.513.361.125	<i>Buildings</i>
Prasarana dan Instalasi	1.279.588.125	17.016.806	61.551.724	1.358.156.655	<i>Infrastructures and Installations</i>
Fasilitas:					<i>Facilities:</i>
Mesin dan Peralatan	1.983.575.299	373.285.448	49.456.615	2.406.317.362	<i>Machinery and Equipments</i>
Kendaraan	63.966.839	4.903.269	871.398	69.741.506	<i>Vehicles</i>
Inventaris	147.229.193	6.677.713	15.928.019	169.834.925	<i>Supplies</i>
Aset dalam Pembangunan	3.700.669.588	1.000.846.786	(778.240.504)	3.923.275.870	<i>Assets Under Construction</i>
Jumlah	31.317.160.622	2.810.244.158	(428.341.149)	33.699.063.631	<i>Total</i>
Akumulasi Penyusutan					Accumulated Depreciation
Sarana:					<i>Rolling Stock:</i>
Lokomotif	2.685.662.618	346.718.698	--	3.032.381.316	<i>Locomotive</i>
Kereta	2.623.502.982	317.260.235	(623.130)	2.940.140.087	<i>Trains</i>
Gerbong	1.096.795.669	134.659.098	--	1.231.454.767	<i>Wagons</i>
Prasarana:					<i>Infrastructures:</i>
Bangunan	466.379.667	102.627.586	(6.990.738)	562.016.515	<i>Buildings</i>
Prasarana dan Instalasi	491.901.899	86.591.185	--	578.493.084	<i>Infrastructures and Installations</i>
Fasilitas:					<i>Facilities:</i>
Mesin dan Peralatan	886.961.041	210.326.353	(78.023)	1.097.209.371	<i>Machinery and Equipments</i>
Kendaraan	46.498.178	4.801.888	--	51.300.066	<i>Vehicles</i>
Inventaris	110.138.072	19.919.759	--	130.057.831	<i>Supplies</i>
Jumlah	8.407.840.126	1.222.904.802	(7.691.891)	9.623.053.037	<i>Total</i>
Penurunan Nilai Aset Tetap					Fixed Assets Impairment
Sarana:					<i>Rolling Stock:</i>
Lokomotif	47.912.089	92.074.332	--	139.986.421	<i>Locomotive</i>
Gerbong	446.327	10.884.949	--	11.331.276	<i>Wagons</i>
Jumlah	48.358.416	102.959.281	--	151.317.697	<i>Total</i>
Nilai Tercatat	22.860.962.080			23.924.692.897	Carrying Amount

Penurunan nilai pada Aset Tetap dikarenakan beberapa aset tetap sarana mengalami kerusakan akibat adanya Kecelakaan Kereta Api di tahun 2023 dan 2022 serta beberapa sarana lainnya tidak dalam kondisi siap operasi sehingga nilai perolehannya harus diturunkan.

Impairment of Fixed Assets was due to several fixed assets of rolling stock being damaged due to a Train Accident in 2023 and 2022, several other rolling stock not in a ready to operate condition so that their acquisition value had to be impaired.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

15. Aset Tetap (Lanjutan)

15. Fixed Assets (Continued)

Pada 31 Desember 2023 dan 2022, Grup melakukan reklasifikasi aset sebagai berikut (Catatan 15, 16, 17, 18, dan 20):

On December 31, 2023 and 2022, the Group reclassified assets are as follows (Notes 15, 16, 17, 18, and 20):

2023					
	Saldo Sebelum Reklasifikasi/ Before Reclassification	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Setelah Reklasifikasi/ Balance After Reclassification		
Biaya Perolehan:				Acquisition Cost:	
Aset Tetap	33.699.063.631	316.506.400	34.015.570.031	Fixed Asset	
Properti Investasi	186.960.302	110.545.623	297.505.925	Investment Properties	
Hak Pengoperasian				Infrastructure Assets	
Aset Prasarana	24.805.063.930	(433.711.651)	24.371.352.279	Operating Rights	
Aset Takberwujud	743.325.986	2.324.039	745.650.025	Intangible Assets	
Aset Lain-lain	--	4.335.589	4.335.589	Other Assets	
Subjumlah	59.434.413.849	--	59.434.413.849	Subtotal	
Akumulasi penyusutan:				Accumulated Depreciation:	
Aset Tetap	9.623.053.037	(26.262.849)	9.596.790.188	Fixed Assets	
Properti Investasi	60.874.747	22.317.861	83.192.608	Investment Properties	
Aset Lain-lain	--	3.944.988	3.944.988	Other Assets	
Subjumlah	9.683.927.784	--	9.683.927.784	Subtotal	
Nilai Tercatat	49.750.486.065		49.750.486.065	Carrying Amount	

2022					
	Saldo Sebelum Reklasifikasi/ Balance Before Reclassification	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Setelah Reklasifikasi/ Balance After Reclassification		
Biaya Perolehan:				Acquisition Cost:	
Aset Tetap	31.317.160.622	(428.341.149)	30.888.819.473	Fixed Asset	
Properti Investasi	146.832.414	40.127.888	186.960.302	Investment Properties	
Hak Pengoperasian				Infrastructure Assets	
Aset Prasarana	21.385.819.023	417.506.380	21.803.325.403	Operating Rights	
Aset Lain-lain	30.555.196	(29.293.119)	1.262.077	Other Assets	
Subjumlah	52.880.367.255	--	52.880.367.255	Subtotal	
Akumulasi penyusutan:				Accumulated Depreciation:	
Aset Tetap	8.407.840.126	(7.691.891)	8.400.148.235	Fixed Assets	
Properti Investasi	50.452.796	6.990.738	57.443.534	Investment Properties	
Aset Lain-lain	--	701.153	701.153	Other Assets	
Subjumlah	8.458.292.922	--	8.458.292.922	Subtotal	
Nilai Tercatat	44.422.074.333		44.422.074.333	Carrying Amount	

Aset tetap tersebut di atas merupakan aset tetap pemilikan langsung Grup.

Those fixed assets above represents the Group direct acquisition fixed assets.

Perusahaan memiliki aset tanah yang telah bersertifikat seluas 144.515.069 m². Bentuk sertifikat tersebut berupa Hak Guna Bangunan, Hak Pakai dan Hak Pengelolaan dengan jangka waktu pemakaian berakhir antara tahun 2024 sampai dengan 2053. Manajemen berkeyakinan bahwa hak atas tanah tersebut dapat diperpanjang.

The Company has certified land assets of 144,515,069 sqm. The certificates consist of Right of use of Structure, Right of Use and Right of Management with the term of usage ended between 2024 up to 2053. Management believes the land rights are able to be extended.

Terdapat aset tetap dijadikan sebagai jaminan atas fasilitas pinjaman (Catatan 28).

Some fixed assets are used as collateral for loans (Note 28).

15. Aset Tetap (Lanjutan)

Penyusutan sebesar Rp1.280.103.726 dan Rp1.222.904.802 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, dibebankan pada akun beban angkutan dan usaha lainnya dan beban usaha.

Biaya perolehan bruto dari setiap aset tetap yang telah disusutkan penuh dan masih digunakan pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 masing-masing sebesar Rp1.642.187.542 serta Rp1.483.954.503.

Perusahaan mengasuransikan aset sarana pada PT Asuransi Wahana Tata untuk periode 3 tahun mulai 30 Oktober 2022 sampai dengan 30 Oktober 2025, dengan kondisi semua risiko seperti gempa bumi, terorisme dan sabotase dengan nilai pertanggungan sebagai berikut:

1. Polis semua risiko properti, pada saat operasi adalah 10% dari kerugian atau minimal USD35,000 (nilai penuh) setiap kerugian. Pada saat di Depo atau Balai Yasa adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD350,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.
2. Polis gempa bumi, pada saat operasi adalah 10% dari kerugian atau minimal USD35,000 (nilai penuh) setiap kerugian. Pada saat di Depo atau Balai Yasa adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD350,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.
3. Polis terorisme dan sabotase sebesar USD250,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.

Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutupi kemungkinan kerugian atas aset yang dipertanggungkan.

15. Fixed Assets (Continued)

Depreciation amounted Rp1,280,103,726 and Rp1,222,904,802 for the years ended on December 31, 2023 and 2022, respectively, are charged as transportation and other operating cost and operating expense.

The acquisition costs of fixed assets which have been fully depreciated and are still in use as of December 31, 2023 and 2022 amounted to Rp1,642,187,542 and Rp1,483,954,503.

The Company has insured rolling stock assets to PT Asuransi Wahana Tata for 3 years started from October 30, 2022 until October 30, 2025 for all risks such as earthquake, terrorism and sabotage with the coverages are as follows:

1. All property risks insurance, while in operation is 10% of loss, at minimum USD35,000 (full amount) each loss. While in Depo or Workshop is 10% of loss, or at minimum USD350,000 (full amount) each loss.
2. Earthquake insurance, while in operation 10% of loss, minimum USD35,000 (full amount) each loss. While in Depo or Workshop 10% of loss, or at minimum USD350,000 (full amount) each loss.
3. Terrorism and sabotage insurance of USD250,000 (full amount) each loss.

Management believes that the insurance coverages are adequate to cover possible losses over the insured assets.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

15. Aset Tetap (Lanjutan)

15. Fixed Assets (Continued)

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
aset dalam pembangunan terdiri dari:

As of December 31, 2023 and 2022, assets
under construction consist of:

2023					Rolling Stock Infrastructure Other Infrastructure Project Facilities Total
Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion		
Sarana	161.105.445	250.513.645	64,31%	2024	
Prasarana					
Proyek Prasarana Lainnya	1.388.797.147	1.646.569.560	84,34%	2024	
Fasilitas	87.164.415	97.417.044	89,48%	2024	
Jumlah	1.637.067.007	1.994.500.249			
2022					Rolling Stock Infrastructure Jabodetabek Project Other Infrastructure Project Facilities Total
Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion		
Sarana	3.125.471.746	3.964.844.427	78,83%	2023	
Prasarana					
Proyek Jabodetabek	5.267.117	2.145.617.337	97,18%	2023	
Proyek Prasarana Lainnya	761.924.537	1.155.194.684	65,96%	2023	
Fasilitas	30.612.470	30.623.800	99,96%	2023	
Jumlah	3.923.275.870	7.296.280.248			

Proyek Jabodetabek merupakan proyek pengembangan prasarana perkeretaapian sehubungan dengan pengembangan kereta komuter untuk wilayah Jabodetabek, sedangkan proyek prasarana lainnya merupakan proyek pengembangan prasarana perkeretaapian sehubungan dengan pengembangan bangunan dan aktivitas-aktivitas pekerjaan penunjang lainnya seperti pekerjaan conveyor, infrastruktur pekerjaan e-ticketing dan pengembangan emplasemen stasiun. Pada 31 Desember 2023, seluruh aset dalam pembangunan proyek Jabodetabek telah selesai 100%.

The Jabodetabek project is a railway infrastructure development project in connection with the development of commuter trains for the Jabodetabek area, while other infrastructure project is a railway infrastructure development project related to the development of buildings and other supporting work activities such as conveyor work, e-ticketing work infrastructure and station emplacement development. On December 31, 2023, all assets under construction in the Jabodetabek project have been 100% completed.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

16. Properti Investasi

16. Investment Properties

2023					
	Saldo Awal/ <i>Beginning Balance</i>	Penambahan/ <i>Addition</i>	Reklasifikasi/ <i>Reclassification</i>	Saldo Akhir/ <i>Ending Balance</i>	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Tanah	8.278.976	--	4.354.962	12.633.938	Land
Bangunan	178.681.326	37.901.562	106.190.661	322.773.549	Buildings
Jumlah	186.960.302	37.901.562	110.545.623	335.407.487	Total
Akumulasi Penyusutan					Depreciation accumulated:
Bangunan	60.874.747	5.309.210	22.317.861	88.501.818	Buildings
Jumlah	60.874.747	5.309.210	22.317.861	88.501.818	Total
Nilai Tercatat	126.085.555			246.905.669	Carrying Amount
2022					
	Saldo Awal/ <i>Beginning Balance</i>	Penambahan/ <i>Addition</i>	Reklasifikasi/ <i>Reclassification</i>	Saldo Akhir/ <i>Ending Balance</i>	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Tanah	21.383.153	--	(13.104.177)	8.278.976	Land
Bangunan	125.449.261	--	53.232.065	178.681.326	Buildings
Jumlah	146.832.414	--	40.127.888	186.960.302	Total
Akumulasi Penyusutan					Depreciation accumulated:
Bangunan	50.452.796	3.431.213	6.990.738	60.874.747	Buildings
Jumlah	50.452.796	3.431.213	6.990.738	60.874.747	Total
Nilai Tercatat	96.379.618			126.085.555	Carrying Amount

Dasar pengklasifikasian properti investasi atas tanah dan bangunan adalah luas tanah dan bangunan pada aset tetap yang disewakan kepada pihak ketiga.

Investment properties of land and buildings are classified based on the amount of land and buildings leased to third parties.

Pada 31 Desember 2023 dan 2022, Perusahaan melakukan reklasifikasi atas aset tetap yang disewakan ke dalam aset properti investasi (Catatan 15).

As of December 31, 2023 and 2022, the Company reclassifies the rental fixed assets into investment properties (Note 15).

Penyusutan sebesar Rp5.309.210 dan Rp3.431.213 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, dibebankan pada akun beban operasi tidak langsung.

Depreciation amounted Rp5,309,210 and Rp3,431,213 for the years ended on December 31, 2023 and 2022, respectively, are charged as indirect operating expenses.

Pendapatan atas optimalisasi aset masing-masing sebesar Rp649.662.475 dan Rp630.197.305 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 (Catatan 38).

Income generated from optimization of assets amounted Rp649,662,475 dan Rp630,197,305 for the years ended on December 31, 2023 and 2022, respectively (Note 38).

Beban atas optimalisasi aset masing-masing sebesar Rp511.938.878 dan Rp648.309.642 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 (Catatan 39).

Expenses generated from optimization of assets amounted to Rp511,938,878 dan Rp648,309,642 for the years ended on December 31, 2023 and 2022, respectively (Note 39).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

16. Properti Investasi (Lanjutan)

Properti investasi Perusahaan terdiri atas aset yang berupa tanah dan bangunan. Bagian yang dipergunakan untuk kegiatan operasional dicatat sebagai Aset Tetap, sedangkan bagian yang disewakan kepada pihak berelasi dan pihak ketiga dicatat sebagai properti investasi.

Nilai wajar properti investasi sebesar Rp1.571.944.551 dan Rp1.357.998.427 pada tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022.

16. Investment Properties (Continued)

The Company's investment properties consist of assets in the form of land and buildings. The portion used for operational activities is recorded as Fixed Assets, while the portion that is leased to related parties and third parties is recorded as investment property.

Fair value of investment properties amounted to Rp1,571,944,551 and Rp1,357,998,427 for the years ended on December 31, 2023 and 2022.

17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana

17. Infrastructure Assets Operating Rights

2023					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Hak Pengoperasian					Infrastructure Assets
Aset Prasarana -					Operating Rights -
Konsesi	2.414.560.954	--	25.920.800.081	28.335.361.035	Concession
Non-Konsesi	2.061.358.529	--	295.588.024	2.356.946.553	Non-Concession
Pekerjaan dalam					Construction in
Proses Konstruksi -					Progress -
Konsesi	19.041.688.791	7.342.248.533	(26.001.940.119)	381.997.205	Concession
Non-Konsesi	1.287.455.656	412.580.234	(648.159.637)	1.051.876.253	Non-Concession
Jumlah	24.805.063.930	7.754.828.767	(433.711.651)	32.126.181.046	Total
Akumulasi					Accumulated
Penyusutan					Depreciation
Hak Pengoperasian					Infrastructure Assets
Aset Prasarana -					Operating Rights -
Konsesi	384.554.965	254.136.067	--	638.691.032	Concession
Non-konsesi	683.564.949	106.249.401	--	789.814.350	Non-concession
Jumlah	1.068.119.914	360.385.468	--	1.428.505.382	Total
Nilai Tercatat	23.736.944.016			30.697.675.664	Carrying Amount
2022					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Hak Pengoperasian					Infrastructure Assets
Aset Prasarana -					Operating Rights -
Konsesi	2.414.560.954	--	--	2.414.560.954	Concession
Non-Konsesi	2.061.358.529	--	--	2.061.358.529	Non-Concession
Pekerjaan dalam					Construction in
Proses Konstruksi -					Progress -
Konsesi	16.366.186.678	2.610.567.346	64.934.767	19.041.688.791	Concession
Non-Konsesi	543.712.862	391.171.181	352.571.613	1.287.455.656	Non-Concession
Jumlah	21.385.819.023	3.001.738.527	417.506.380	24.805.063.930	Total
Akumulasi					Accumulated
Penyusutan					Depreciation
Hak Pengoperasian					Infrastructure Assets
Aset Prasarana -					Operating Rights -
Konsesi	303.224.232	81.330.733	--	384.554.965	Concession
Non-konsesi	579.444.389	104.120.560	--	683.564.949	Non-concession
Jumlah	882.668.621	185.451.293	--	1.068.119.914	Total
Nilai Tercatat	20.503.150.402			23.736.944.016	Carrying Amount

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

Amortisasi sebesar Rp360.385.468 dan Rp185.451.293 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, dibebankan pada akun beban operasi tidak langsung.

Pada tanggal 31 Desember 2023 Grup mereklasifikasi sebagian pekerjaan dalam proses konstruksi hak pengoperasian aset prasarana ke aset tetap sebesar Rp433.711.651 (Catatan 15).

Perusahaan mempunyai 5 (lima) hak pengoperasian aset prasarana yaitu:

	2023	2022
Nilai Tercatat Hak Pengoperasian Aset Prasarana		
Hak Pengoperasian Aset Prasarana - Konsesi		
Proyek LRT Jabodebek	25.777.420.339	19.041.688.791
Kereta Api Bandara Soekarno Hatta	1.948.675.256	2.030.005.989
Proyek Reaktivasi Cibatugarut	352.571.613	--
Subjumlah	28.078.667.208	21.071.694.780
Hak Pengoperasian Aset Prasarana - Non-Konsesi		
Jalur Ganda Sumatra Selatan	2.605.375.913	2.297.563.031
Proyek Reaktivasi Cibatugarut	--	352.571.613
Jalur KA Araskabu-Bandar Udara Kualanamu	13.632.543	15.114.592
Subjumlah	2.619.008.456	2.665.249.236
Jumlah	30.697.675.664	23.736.944.016

KA Bandara Soekarno-Hatta

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 83 tahun 2011, Pemerintah menugaskan Perusahaan untuk menyelenggarakan prasarana dan sarana perkeretaapian Bandar Udara Soekarno-Hatta via Tangerang serta prasarana dan sarana perkeretaapian Jalur Lingkar Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek). Perusahaan memiliki hak konsesi atas penyelenggaraan prasarana perkeretaapian Bandar Udara Soekarno-Hatta selama 30 tahun terhitung sejak tanggal pengoperasian yaitu tanggal 14 Desember 2017.

Pada tanggal 10 Juli 2014, Perusahaan selaku pemegang hak penyelenggara prasarana perkeretaapian umum Bandara Soekarno Hatta melalui kota Tangerang, telah menandatangani Perjanjian dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) dengan No. HK.201/A.263/DJKA/7/14 dan HK.222/VII/2/KA-2014 dengan masa penyelenggaraan konsesi selama 30 tahun,

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

Depreciation amounted Rp360,385,468 and Rp185,451,293 for the years ended on December 31, 2023 and 2022, respectively, are charged as indirect operating expenses.

On December 31, 2023, the Group reclassified the part of construction on progress of infrastructure assets operating rights to fixed assets amounted to Rp433,711,651 (Note 15).

The Company has 5 (five) infrastructure assets operating rights, as follows:

Carrying Amount of Infrastructure Assets Operating Rights
Infrastructure Assets Operating Rights - Service Concession
LRT Jabodebek Project
Airport Railway Soekarno Hatta
Reactivation Cibatugarut Project
Subtotal
Infrastructure Assets Operating Rights - Non-Service Concession
Double Track South Sumatra
Reactivation Cibatugarut Project
Araskabu-Bandar Udara Kualanamu's Track
Subtotal
Total

Soekarno-Hatta Airport Train

Based on Presidential Regulation of Republic of Indonesia No. 83 in 2011, the Government assigned the Company to operate the rolling stock and railway infrastructure of Soekarno-Hatta Airport via Tangerang and also the rolling stock and railway infrastructure of Jakarta – Bogor – Depok – Tangerang – Bekasi (Jabodetabek) Circular Line. The Company has concession right to operate the railway infrastructure of Soekarno-Hatta Airport for 30 years since the date of operation date on December 14, 2017.

On July 10, 2014, the Company as the right holder of infrastructure operating for Soekarno-Hatta Airport railways via Tangerang, had signed an agreement with Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) referred to Agreement No. HK.201/A.263/DJKA/7/14 and HK.222/VII/2/KA-2014 with period of concession operating for 30 years, which will be reviewed by related institution after ticket fare and operating

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

masa konsesi sebagaimana dimaksud akan ditinjau kembali oleh instansi yang berwenang setelah ditetapkan tarif dan telah diketahui biaya pengoperasian dan perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian bandara.

Tarif tiket ditetapkan oleh perusahaan berdasarkan pedoman perhitungan dan penetapan tarif angkutan orang dengan kereta api yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan berlaku untuk penyelenggaraan KA Bandara.

Kereta Api Ringan (LRT) Jabodebek

Berdasarkan Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi yang telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir pada tanggal 3 Mei 2017, Pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden No. 49 Tahun 2017. Dalam Peraturan yang terakhir ini, Pemerintah menugaskan Perusahaan untuk melakukan pengadaan sarana, penyelenggaraan pengoperasian sarana dan prasarana, perawatan sarana dan prasarana, serta pengusahaan sarana dan prasarana termasuk pendanaan pembangunan prasarana kereta api ringan terintegrasi.

Pada tanggal 19 Desember 2017, Perusahaan selaku pemegang hak penyelenggara prasarana kereta api ringan atau *Light Rail Transit* (LRT), telah menandatangani perjanjian dengan DJKA untuk menyediakan jasa pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan infrastruktur Lintas Rel Terpadu Jakarta-Bogor-Depok-Bekasi (Jabodebek) dengan Nomor HK.201/A.566/DJKA/12/17 dan KL.705/XII/10/KA-2017 dengan masa penyelenggaraan konsesi selama 50 tahun berlaku efektif sejak diterimanya berita acara tanggal operasi (BATO) pada 28 Agustus 2023.

Terdapat empat jenis yang wajib dibangun, dioperasikan dan dipelihara Perusahaan terkait dengan proyek LRT Jabodebek yaitu prasarana, fasilitas perawatan prasarana, sarana dan fasilitas perawatan sarana. Pembangunan prasarana dan Dipo oleh PT Adhi Karya (Persero) Tbk selaku kontraktor yang ditugaskan berdasarkan Perpres LRT.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

and maintenance cost of rolling stock and infrastructure have been determined.

Ticket fare is determined by the company according to guidance of calculation and determination of passenger transportation fare which is regulated by Minister of Transportation and applicable for Airport Railways project.

Light Rail Transit (LRT) Jabodebek

Based on Presidential Regulation No. 98 of 2015 regarding Acceleration of Integrated Light Rail Transit Operation in Jakarta, Bogor, Depok, and Bekasi Areas that has been amended several times, most recently on May 3, 2017, by Presidential Regulation No. 49 of 2017. In this amendment, the Government assigned the Company to perform procurement, operation of facilities and infrastructure, maintenance of rolling stock facilities and infrastructure, and commercialization of facilities and infrastructure including to raise funding of the construction of infrastructure for the integrated light rail transit.

On December 19, 2017, the Company as the right holder of light rail transit infrastructure management, had signed an agreement with DJKA to provide services of development, operating and maintenance of light rail transit infrastructure Jakarta-Bogor-Depok-Bekasi (Jabodebek) route referred to Agreement No. HK.201/A.566/DJKA/12/17 and KL.705/XII/10/KA-2017 with a concession period of 50 years effective from the receipt of the minutes of operation date (BATO) on August 28, 2023.

Four components related to the project of LRT Jabodebek which were required to be developed, operated, and maintained by the Company are infrastructure, infrastructure maintenance facility, rolling stock, and rolling stock maintenance facility. Development of infrastructure and depot is conducted by PT Adhi Karya (Persero) Tbk as the assigned contractor according to Presidential Regulation regarding LRT.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

Tarif tiket ditetapkan oleh perusahaan berdasarkan pedoman perhitungan dan penetapan tarif angkutan orang dengan kereta api yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan berlaku untuk penyelenggaraan KA.

Berdasarkan Berita Acara Tanggal Operasi No. BA-DJKA 6 Tahun 2023 tanggal 28 Agustus 2023, tanggal operasi LRT Jabodebek dimulai sejak tanggal 28 Agustus 2023.

Reaktivasi Cibatugarut

Berdasarkan perjanjian konsesi dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Nomor HK.201/1/25/DJKA/2023 dan Nomor KL.705/IX/27/KA-2023 tanggal 29 September 2023 tentang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum pada Lintas Pelayanan Stasiun Cibatugarut sampai dengan Stasiun Garut bahwa Perusahaan mendapatkan hak penyelenggaraan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 50 tahun 2020 yang memberikan penugasan kepada Perusahaan untuk melaksanakan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum pada lintas pelayanan Stasiun Cibatugarut sampai dengan Stasiun Garut.

Hak penyelenggaraan meliputi pembangunan, pengoperasian, perawatan dan pengusaha prasarana perkeretaapian umum. Masa penyelenggaraan diberikan untuk jangka waktu 45 (empat puluh lima) tahun sejak tanggal operasi yang dibuktikan dengan ditandatanganinya Berita Acara Tanggal Operasi (BATO). Setelah berakhirnya jangka waktu perjanjian, aset prasarana akan diserahkan kepada Pemerintah. Sampai dengan tanggal laporan keuangan diterbitkan, BATO dari Kementerian Perhubungan belum terbit.

Sumatera Selatan dan Kualanamu

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. HK.601/SK.29/DJKA/9/2012 Tahun 2012, bahwa Perusahaan diberi kewenangan untuk membangun prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatera Selatan, dan sesuai Surat Pernyataan dari Direktur Utama Perusahaan No. 001/VII/11/KA-2012 tanggal 31 Juli 2012 bahwa setelah pembangunan, aset prasarana

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

Ticket fare is determined by the company according to guidance of calculation and determination of passenger transportation fare which is regulated by Minister of Transportation and applicable for Railways project.

Based on the Minutes of Operation Date No. BA-DJKA 6 Year 2023 dated August 28, 2023, the Jabodebek LRT operation date starts from August 28, 2023.

Reactivity Cibatugarut

Based on the concession agreement with the Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Number HK.201/1/25/DJKA/2023 and Number KL.705/IX/27/KA-2023 dated September 29, 2023 concerning the Implementation of Public Railway Infrastructure on the Cibatugarut Station to Garut Station Service Line, the Company obtained the right of operation through the Decree of the Minister of Transportation Number KM 50 of 2020, which assigns the Company to carry out the implementation of public railway infrastructure on the Cibatugarut Station to Garut Station service line.

Implementation rights include the construction, operation, maintenance, and exploitation of public railroad infrastructure. The organizing period is given for a period of 45 (forty-five) years from the date of operation, as evidenced by the signing of Minutes of Operation Date (BATO). After the expiration of the agreement period, the infrastructure assets will be handed over to the government. Until this report is published, BATO from the Ministry of Transportation have not yet been published.

South Sumatera and Kualanamu

According to Decree of Minister of Transportations No. HK.601/SK.29/DJKA/9/2012 Year 2012, the Company is authorized to build railway infrastructure in South Sumatera, and according to Statement of the Company's President Directors No. 001/VII/11/KA-2012 dated July 31, 2012 that after the construction, the infrastructure assets will be transferred or

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

tersebut akan diserahkan kepada Pemerintah sehingga menjadi Barang Milik Negara (BMN). Selain itu sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. KP.123 Tahun 2013, bahwa Perusahaan diberi kewenangan untuk membangun prasarana perkeretaapian umum untuk jalur kereta api umum dari Stasiun Araskabu ke Bandar Udara Internasional Kualanamu Sumatra Utara dan sesuai Surat Pernyataan dari Direktur Utama Perusahaan No. HK.237/VII/5/KA-2013 tanggal 10 Juli 2013 bahwa setelah pembangunan tersebut selesai, aset prasarana akan diserahkan kepada Pemerintah.

Berdasarkan UU No. 23/2007 tentang Perkeretaapian, Perusahaan diberi kewenangan (hak) untuk mengoperasikan aset prasarana, maka atas pengeluaran untuk pembangunan prasarana perkeretaapian di wilayah Sumatra bagian utara dan selatan, telah dicatat oleh Perusahaan sebagai hak pengoperasian aset prasarana.

Hak pengoperasian aset prasarana di wilayah Sumatra bagian utara dan selatan diamortisasi selama 20 tahun setelah Berita Acara Serah Terima (BAST) diterima atau sesuai dengan kontrak yang berlaku. Masa umur hak pengoperasian ini ditentukan berdasarkan asumsi manajemen merujuk pada ketentuan perpajakan. Jalur Sumatra bagian utara dan selatan tersebut telah beroperasi masing-masing pada tanggal 23 Juli 2013 dan 28 Januari 2015.

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, pekerjaan dalam proses konstruksi terdiri dari:

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

assigned to the Government as the State Property (BMN). In addition, according to Decree of Minister of Transportations No. KP.123 Year 2013, the Company is authorized to build railway infrastructure for public railway from Araskabu Station to Kualanamu International Airport in North Sumatra, and according to Statement of the Company's President Directors No. HK.237/VII/5/KA-2013 dated July 10, 2013 that after the construction, the infrastructure assets will be transferred or assigned.

Based on Law No. 23/2007 regarding Railways, the Company is given authorization (right) to operate infrastructure assets, therefore the expenditure for the construction of railway infrastructure in north and south of Sumatra regions, have been recorded by the Company as infrastructure assets operating rights.

Infrastructure assets operating rights in north and south of Sumatra regions are amortized within 20 years since the receipt of minutes of Hand Over (BAST) or in accordance with the prevailing contract. The period of the right to operate is determined based on management assumptions referred to tax provisions. The northern and southern Sumatra tracks were operate on July 23, 2013 and January 28, 2015, respectively.

As of December 31, 2023 and 2022, construction in progress consists of:

	2023				
	Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Contracts Amount Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion	
Hak Pengoperasian Aset Prasarana					Infrastructure Assets Operating Rights
Proyek LRT Jabodebek	29.425.590	28.378.514.132	99,62%	2024	LRT Jabodebek Project
Pembangunan Jalur Ganda - Sumatra Selatan	1.051.876.255	1.572.772.839	66,88%	2024	Double Track Construction South Sumatra
Reaktivasi Cibatu-Garut	352.571.613	352.628.113	99,98%	2024	Reactivation Cibatu Garut
Jumlah	1.433.873.458	30.303.915.084			Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

	2022				
	Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Contracts Amount Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion	
Hak Pengoperasian Aset Prasarana					Infrastructure Assets Operating Rights
Proyek LRT Jabodebek	19.041.688.791	28.245.111.967	88,07%	2022 - 2023	LRT Jabodebek Project
Pembangunan Jalur Ganda - Sumatra Selatan	934.884.043	1.903.770.937	49,11%	2022 - 2023	Double Track Construction South Sumatra
Reaktivasi Cibu-Garut	352.571.613	374.842.092	94,06%	2022 - 2023	Reactivation Cibu Garut
Jumlah	20.329.144.447	30.523.724.996			Total

Beban pinjaman yang dikapitalisasi masing-masing sebesar Rp216.399.470 dan Rp273.625.589 untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2023 dan 2022.

Capitalized interest expense amounted to Rp216,399,470 and Rp273,625,589, respectively for the years ended December 31, 2023 and 2022.

18. Aset Takberwujud

18. Intangible Assets

	2023				
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Sertifikat Tanah	402.149.859	--	124.979.689	527.129.548	Land Certificate
Piranti Lunak	264.330.197	--	48.876.598	313.206.795	Software
Aset dalam Penyelesaian	76.845.930	195.655.994	(171.532.248)	100.969.676	Construction in Progress
Jumlah	743.325.986	195.655.994	2.324.039	941.306.019	Total
Akumulasi penyusutan					Accumulated Depreciation
Sertifikat tanah	81.059.598	22.450.267	--	103.509.865	Land Certificate
Piranti lunak	239.505.486	22.059.257	--	261.564.743	Software
Jumlah	320.565.084	44.509.524	--	365.074.608	Total
Nilai Tercatat	422.760.902			576.231.411	Carrying Amount

	2022				
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Sertifikat Tanah	331.136.238	442.243	70.571.378	402.149.859	Land Certificate
Piranti Lunak	251.878.751	5.621.446	6.830.000	264.330.197	Software
Aset dalam Penyelesaian	64.393.646	89.853.662	(77.401.378)	76.845.930	Construction in Progress
Jumlah	647.408.635	95.917.351	--	743.325.986	Total
Akumulasi penyusutan					Accumulated Depreciation
Sertifikat tanah	64.273.786	16.785.812	--	81.059.598	Land Certificate
Piranti lunak	216.361.572	23.143.914	--	239.505.486	Software
Jumlah	280.635.358	39.929.726	--	320.565.084	Total
Nilai Tercatat	366.773.277			422.760.902	Carrying Amount

Sertifikat tanah merupakan biaya atas pengurusan peningkatan status hak atas tanah yang sebelumnya berbentuk *Grondkaart* ditingkatkan menjadi Sertifikat Hak Guna Bangunan.

Land certificate represents the maintenance costs to improve the status of land rights that are previously in form of *Grondkaart* to be Building Use Rights Certificate.

Piranti lunak merupakan biaya atas pengembangan atau pembelian piranti lunak yang bersifat spesifik berdasarkan bisnis proses Grup.

Software represents the procurement or development costs for specific softwares according to the Group's business process.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

18. Aset Takberwujud (Lanjutan)

Pada tanggal 31 Desember 2023, Grup mereklasifikasi aset takberwujud dari aset tetap sebesar Rp2.324.029 (Catatan 15).

Amortisasi sebesar Rp44.509.524 dan Rp39.929.726 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, dibebankan pada akun beban operasi tidak langsung.

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, aset dalam penyelesaian terdiri dari:

18. Intangible Assets (Continued)

On December 31, 2023, the Group reclassified the intangible assets from fixed assets amounted to Rp2,324,029 (Note 15).

Depreciation amounted Rp44,509,524 and Rp39,929,726 for the years ended on December 31, 2023 and 2022, respectively, are charged as indirect operating expenses.

As of December 31, 2023 and 2022, the construction in progress consists of:

2023					
Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion		
Aset Takberwujud					Intangible Assets
- Piranti Lunak	72.280.893	122.258.893	59,12%	2024	Software
- Sertifikat Tanah	28.688.783	41.776.636	68,67%	2024	Land Certificate
Jumlah	100.969.676	164.035.529			Total
2022					
Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion		
Aset Takberwujud					Intangible Assets
- Piranti Lunak	40.256.307	100.609.307	40,01%	2023	Software
- Sertifikat Tanah	36.589.623	44.017.945	83,12%	2023	Land Certificate
Jumlah	76.845.930	144.627.252			Total

19. Aset Hak Guna dan Liabilitas Sewa

Rekonsiliasi kelompok-kelompok utama aset hak guna dan liabilitas sewa adalah sebagai berikut:

19. Right of Use Assets and Lease Liabilities

The reconciliation of right-of-use assets and lease liabilities by major classifications was as follows:

2023					
Saldo Awal/ Beginning Balance 2023	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Saldo Akhir/ Ending Balance 2023		
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Prasarana:					Infrastructure:
Tanah	6.198.766	17.422.234	(3.117.189)	20.503.811	Land
Bangunan	18.787.043	409.161	(12.539.566)	6.656.638	Buildings
Instalasi Bergerak	35.048.185	--	--	35.048.185	Equipments
Fasilitas:					Facilities:
Kendaraan	4.378.159	29.756.963	--	34.135.122	Vehicles
Inventaris	63.467.867	25.741.507	(33.381)	89.175.993	Supplies
Jumlah	127.880.020	73.329.865	(15.690.136)	185.519.749	Total
Akumulasi Penyusutan					Accumulated Depreciation
Prasarana:					Infrastructure:
Tanah	4.401.179	6.888.548	(3.117.189)	8.172.538	Land
Bangunan	16.250.902	1.085.006	(12.539.566)	4.796.342	Buildings
Instalasi Bergerak	29.753.619	5.294.565	--	35.048.184	Equipments
Fasilitas:					Facilities:
Kendaraan	4.362.987	8.058.294	--	12.421.281	Vehicles
Inventaris	19.995.259	12.967.206	(33.381)	32.929.084	Supplies
Jumlah	74.763.946	34.293.619	(15.690.136)	93.367.429	Total
Nilai Tercatat	53.116.074			92.152.320	Carrying Amount

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)
 Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
 Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
 (Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)
 For the Years Ended
 December 31, 2023 and 2022
 (In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

19. Aset Hak Guna dan Liabilitas Sewa
(Lanjutan)

19. Right of Use Assets and Lease Liabilities
(Continued)

	2022			
	Saldo Awal/ Beginning Balance 2022	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Saldo Akhir/ Ending Balance 2022
Biaya Perolehan				Acquisition Cost
Prasarana:				Infrastructures:
Tanah	6.115.014	3.081.577	(2.997.825)	6.198.766
Bangunan	17.700.543	1.086.500	--	18.787.043
Instalasi Bergerak	25.183.819	9.864.366	--	35.048.185
Fasilitas:				Facilities:
Kendaraan	14.408.147	1.350.591	(11.380.579)	4.378.159
Inventaris	63.467.867	--	--	63.467.867
Jumlah	126.875.390	15.383.034	(14.378.404)	127.880.020
Akumulasi				Accumulated
Penyusutan				Depreciation
Prasarana:				Infrastructures:
Tanah	4.994.457	2.404.547	(2.997.825)	4.401.179
Bangunan	12.093.889	4.157.013	--	16.250.902
Instalasi Bergerak	18.078.398	11.675.221	--	29.753.619
Fasilitas:				Facilities:
Kendaraan	11.463.429	4.135.350	(11.235.792)	4.362.987
Inventaris	12.825.863	7.169.396	--	19.995.259
Jumlah	59.456.036	29.541.527	(14.233.617)	74.763.946
Nilai Tercatat	67.419.354			53.116.074
				Carrying Amount

Beberapa transaksi sewa gudang dan kantor dan kendaraan mengandung opsi perpanjangan yang dapat diambil oleh Grup sebelum masa berakhirnya kontrak yang tidak dapat dibatalkan. Opsi perpanjangan yang dimiliki hanya dapat diambil oleh Grup. Grup mengevaluasi pada awal dimulainya masa sewa apakah besar kemungkinan akan diambilnya opsi perpanjangan. Grup mengevaluasi kembali penentuan ini apabila ada peristiwa signifikan atau ada perubahan keadaan signifikan di dalam kendali Grup.

Some leases of warehouses and offices and vehicles contain extension options exercisable by the Group before the end of the non-cancellable contract period. The extension options held are exercisable only by the Group. The Group assesses at lease commencement whether it is reasonably certain to exercise the extension options. The Group reassesses this assessment if there is a significant event or significant change in circumstances within the control of the Group.

Berikut ringkasan komponen liabilitas sewa berdasarkan jangka waktu:

The following summarizes the component of lease liabilities based in period:

	2023	2022	
Liabilitas Sewa			Lease liabilities
Jatuh tempo dalam satu tahun	44.237.193	20.566.599	Due within one year
Jatuh tempo lebih dari satu tahun	92.691.568	60.353.914	Due beyond one year
Jumlah	136.928.761	80.920.513	Total
Dikurangi: bagian bunga	(26.257.872)	(19.757.613)	Less: interest portion
Nilai kini Pembayaran Sewa	110.670.889	61.162.900	Present value of Lease Payments
Dikurangi: bagian jatuh tempo satu tahun	(36.504.861)	(16.563.637)	Less: Current portion
Bagian Jangka Panjang	74.166.028	44.599.263	Non-current Portion

Berikut ini ringkasan komponen perubahan liabilitas yang timbul dari sewa:

The following summarizes the component of changes in the liabilities arising from leases:

	2023	2022	
Saldo Awal	61.162.900	82.145.435	Beginning Balance
Arus Kas	(31.554.208)	(37.190.355)	Cash Flow
Perubahan Non-kas			Non-cash Movement
Penambahan (Pengurangan)	73.329.865	12.204.858	Addition (Deduction)
Beban Bunga	7.732.332	4.002.962	Interest Expenses
Saldo Akhir	110.670.889	61.162.900	Ending Balance

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**19. Aset Hak Guna dan Liabilitas Sewa
(Lanjutan)**

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, Grup mencatat beban penyusutan atas aset hak guna masing-masing sebesar Rp34.293.619 dan Rp29.541.527 yang dicatatkan pada akun beban operasi tidak langsung, juga mencatat beban bunga masing-masing sebesar Rp8.576.995 dan Rp8.101.140 (Catatan 43).

**19. Right of Use Assets and Lease Liabilities
(Continued)**

As of December 31, 2023 and 2022, the Group charge depreciation of right of use of asset amounted Rp34,293,619 and Rp29,541,527 are charged as indirect operating expenses, also charge interest expense amounted Rp8,576,995 and Rp8,101,140, respectively (Note 43).

20. Aset Tidak Lancar Lainnya

20. Other Non-current Assets

	2023	2022	
Aset Non-Keuangan			Non-financial Assets
Aset Diberhentikan Operasi	120.935.985	268.605.543	Assets Discontinued from Operations
Persediaan Scrap	31.443.812	31.443.812	Scrap Inventories
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(152.379.791)	(300.049.355)	Allowance for Impairment Losses
Aset Non-Keuangan - Neto	6	--	Non-financial Assets - Net
Aset Keuangan			Financial Assets
Pihak Berelasi (Catatan 41)			Related Parties (Note 41)
Dana Pensiun Pegawai	91.258.933	76.394.632	Pension Funds
Dana Kesehatan Pegawai	60.679.342	53.402.087	Employee Healthy Fund
Dana Cadangan Tantiem	7.592.201	--	Tantiem's Reserve Fund
Pihak Ketiga			Third Parties
Aset Keuangan Lainnya	52.526.622	56.928.847	Other Financial Assets
Aset Keuangan - Neto	212.057.098	186.725.566	Financial Assets - Net
Neto	212.057.104	186.725.566	Net

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

Change in allowance for impairment losses:

	2023	2022	
Saldo Awal	(300.049.355)	(329.919.637)	Beginning Balance
Penghapusan Cadangan			Write-offs of
Aset Non-keuangan	147.669.564	29.293.118	Non-financial Assets
Pemulihan Cadangan Aset Keuangan	--	577.164	Recovery Allowance of Financial Assets
Saldo Akhir	(152.379.791)	(300.049.355)	Ending Balance

Manajemen berpendapat bahwa cadangan penurunan nilai cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul dari estimasi nilai wajar aset tidak lancar lainnya.

Management believes that the allowance for impairment is adequate to cover possible losses on fair value estimated of other Non-current assets.

Pada 31 Desember 2023 dan 2022, Perusahaan melakukan reklasifikasi atas aset tetap yang diberhentikan operasi ke dalam aset tidak lancar lainnya (Catatan 15).

As of December 31, 2023 and 2022, the Company reclassified the assets discontinued from operations into other non-current assets (Note 15).

Aset diberhentikan operasi merupakan aset tetap Sarana Grup yang tidak dapat dioperasikan lagi baik dari sisi teknis maupun ekonomi (Catatan 15). Nilai atas aset diberhentikan operasi pada tanggal 31 Desember 2023 telah dicadangkan.

Assets discontinued represent operations Group's assets which cannot be technically and economically utilized (Note 15). Amount of assets discontinued form operations as of December 31, 2023 have been impaired.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

20. Aset Tidak Lancar Lainnya (Lanjutan)

Pada tanggal 12 September 2023, Perusahaan melakukan penjualan atas sebidang tanah di Kota Padang seluas 15.510m² dengan nilai tercatat sebesar Rp1.263 dan harga jual sebesar Rp31.299.180 (Catatan 51).

Pada tanggal 27 September 2023, Perusahaan melakukan penjualan aset sarana yang sudah dicadangkan secara penuh berupa Lokomotif, Gerbong, Kereta, KRd, dan KRL dengan harga jual sebesar Rp78.446.395.

Pada bulan Desember 2023, Perusahaan melakukan penghapusbukuan atas sebidang tanah di Kota Bandung seluas 9.708m² dengan nilai tercatat sebesar Rp46.172.

Dana pensiun pegawai merupakan dana yang dibentuk 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 12,5% dari kontribusi Perusahaan. Dana tersebut digunakan untuk pesangon pegawai Perusahaan yang diangkat sebelum tanggal 1 Agustus 2009 sebanyak 9.821 karyawan sebelum disetorkan ke pengelola program asuransi *saving plan* dengan pola pendanaan sistem *pooled fund*.

20. Other Non-current Assets (Continued)

On September 12, 2023, the Company sold a plot of land in Padang City covering an area of 15,510sqm with a carrying value of Rp1,263 and selling price amounted to Rp31,299,180 (Note 51).

On September 27, 2023, the Company sold facility assets in the form of Locomotives, Wagons, Trains, KRd, and KRL with selling price amounted to Rp78,446,395.

In December 2023, the Company write-off a plot of land in Bandung City covering an area of 9,708sqm with a carrying value of Rp46,172.

Pension funds represent funds raised to accommodate employees' pension funds. The amount collected is 17.25% of employee basic pension salary represented by 4.75% deducted from employee's salary and 12.5% of the Company's contribution. The funds are used for employee severance payment for those who were hired on the period started before August 1, 2009 amounted to 9,821 employees before it is deposited to insurance saving plan management by pooled fund systems.

21. Utang Usaha

21. Trade Payables

	2023	2022
Utang Usaha		
Pihak Berelasi (Catatan 41)	4.976.299.233	880.714.681
Pihak Ketiga	2.394.977.405	1.578.171.487
Jumlah	7.371.276.638	2.458.886.168

Trade Payables
Related Parties (Note 41)
Third Parties
Total

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2023	2022
Rupiah	7.340.256.012	2.361.525.615
Yen Jepang	14.516.151	86.831.596
Dolar Amerika Serikat	11.230.840	--
Euro	5.273.635	10.528.957
Jumlah	7.371.276.638	2.458.886.168

Rupiah
Japan Yen
United States Dollar
Euro
Total

Tidak ada jaminan yang diberikan atas utang usaha.

There is no collateral pledged on trade payables.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

22. Beban Akruai

22. Accruals

	2023	2022	
Biaya Operasi Langsung	846.030.286	672.586.876	Direct Operating Expenses
Biaya Operasi Tidak Langsung	770.061.237	320.967.956	Indirect Operating Expenses
Biaya Umum dan Administrasi	587.226.416	579.407.094	General and Administrative Expenses
Jumlah	2.203.317.939	1.572.961.926	Total

Biaya operasi langsung yang masih harus dibayar merupakan biaya pemeliharaan sarana di lintas dan balai yasa, biaya pendukung operasi dan biaya pendukung angkutan dan lainnya.

Accrued direct operating expenses represents the costs of maintenance of rolling stocks in railroad and workshop, costs of operation supports and costs of transportation supports and others.

Biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar diantaranya merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Perusahaan dan prasarana milik Pemerintah (TAC), biaya keselamatan dan kesehatan kerja.

Accrued indirect operating expenses consist represent the costs of maintenance of the Company's and Government-owned infrastructures (TAC), costs for safety and healthy work environment.

Biaya umum dan administrasi yang masih harus dibayar merupakan biaya pemasaran, biaya perlengkapan dan operasional kantor, dan biaya administrasi.

Accrued general and administrative expenses represent marketing expenses, office supplies and operating expenses, and administrative expenses.

23. Pendapatan Diterima di Muka

23. Unearned Revenue

	2023	2022	
Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Maturities
Non Angkutan	700.443.816	653.712.500	Non-Transportation
Angkutan Penumpang	547.600.796	445.814.913	Passenger Transportation
Angkutan Barang	33.593.086	45.112.038	Freight Transportation
Jumlah	1.281.637.698	1.144.639.451	Total
Jangka Panjang Lebih dari Satu Tahun			Long Term Maturity
Non Angkutan	834.563.297	837.174.293	Non-Transportation

Pendapatan diterima di muka atas pendapatan non angkutan merupakan penerimaan sewa properti di dalam dan di luar stasiun.

Unearned revenue of non-transportation represents revenue generated from property lease inside and outside of station area.

Pendapatan diterima di muka angkutan penumpang merupakan pendapatan atas jasa angkutan penumpang pengguna kereta api yang realisasi kedatangan pada periode berikutnya.

Unearned revenue of passenger transportation represents revenue generated from passenger transport railway services of which the arrive is realized in the following period.

Pendapatan diterima di muka angkutan barang merupakan pendapatan atas jasa angkutan barang yang terdiri dari angkutan peti kemas, batu bara, parsel, barang curah dan barang jenis lain yang realisasi keberangkatannya pada periode berikutnya.

Unearned revenue of freight transportation represents revenue generated from freight transport railway services consist of freight of containers, coal, parcel, bulk cargo and other types of goods of which the departure is realized in the following period.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

24. Pinjaman Bank Jangka Pendek

24. Short-term Bank Loans

	2023	2022	
Pihak Berelasi (Catatan 41)	988.523.138	760.000.000	Related Parties (Note 41)
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	400.000.000	--	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank HSBC Indonesia	--	1.000.000.000	PT Bank HSBC Indonesia
Subjumlah	400.000.000	1.000.000.000	Subtotal
Jumlah	1.388.523.138	1.760.000.000	Total

Informasi lain mengenai Pinjaman Bank Jangka Pendek pada 31 Desember 2023 adalah sebagai berikut:

Other Information about Short-term Bank Loans as of December 31, 2023 as follow:

Kreditur/ Creditor	Nama Fasilitas/ Facility Type	Tanggal Jatuh Tempo Perjanjian Kredit/ Maturity Date Of Credit Agreement	Suku Bunga Per Tahun/ Interest rate per annum	Agunan/ Collateral	Financial Covenant
Perusahaan/The Company					
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	24 Februari 2023/ February 24, 2023	6,45%	-	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	14 Juni 2024/ June 14, 2024	6,08%	-	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	8 Maret 2024/ March 8, 2024	5,80%	-	Debt to Equity Ratio Max 300% Ebitda to Interest min 1.5 x Cash Flow Operation positif
PT Bank HSBC Indonesia	Berulang/ Revolving	24 November 2023/ November 24, 2023	4,00% - 4,90%	-	-
PT Bank Central Asia Tbk	Berulang/ Revolving	1 Februari 2024/ February 1, 2024	6,65%	-	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Reska Multi Usaha					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	8 November 2023/ November 8, 2023	8,25%	Fidusia Piutang/ Account recivable Fiduciary	Debt to Equity Ratio Max 200% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	22 Maret 2024/ March 22, 2024	7,00%	Fidusia Piutang/ Account recivable Fiduciary	Debt to Equity Ratio Max 300%
PT Bank Permata Tbk	Berulang/ Revolving	20 April 2024/ April 20, 2024	8,25%	Fidusia Piutang/ Account recivable Fiduciary	Debt to Equity Ratio Max 250% Current Ratio min 110% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x

Perusahaan telah mendapat Surat Persetujuan Permohonan Pengecualian *financial covenant* atas pinjaman Bank Mandiri.

The Company has received an Approval Letter of Request for Exception of financial covenants of the Bank Mandiri loan.

Perjanjian pinjaman dengan PT Bank Central Asia Tbk telah diperpanjang sampai dengan tanggal 1 November 2024.

The loan agreement with PT Bank Central Asia Tbk has been extended until November 1, 2024.

Sampai dengan tanggal pelaporan, perjanjian pinjaman dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank HSBC Indonesia, dan PT Bank Permata Tbk masih dalam proses perpanjangan.

As of the reporting date, the loan agreement with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, PT Bank HSBC Indonesia, and PT Bank Permata Tbk are still in the process of renewal.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

24. Pinjaman Bank Jangka Pendek (Lanjutan)

24. Short-term Bank Loans (Continued)

Mutasi atas saldo fasilitas tersebut adalah sebagai berikut:

Movement of the balance of these facilities are as follow:

2023					
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
Perusahaan/ The Company					
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	500.000.000	850.000.000	(1.350.000.000)	--	13.706.458
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	2.400.000.000	(1.450.000.000)	950.000.000	34.531.736
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	200.000.000	575.000.000	(775.000.000)	--	6.032.222
PT Bank HSBC Indonesia	1.000.000.000	575.000.000	(1.575.000.000)	--	24.995.694
PT Bank Central Asia Tbk	--	400.000.000	--	400.000.000	--
Subjumlah/ Subtotal	1.700.000.000	4.800.000.000	(5.150.000.000)	1.350.000.000	79.266.110
Entitas Anak/ Subsidiaries -					
PT Reska Multi Usaha					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	60.000.000	355.000.000	(415.000.000)	--	1.053.332
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	--	251.300.935	(212.777.797)	38.523.138	336.246
PT Bank Permata Tbk	--	230.000.000	(230.000.000)	--	435.563
Subjumlah/ Subtotal	60.000.000	836.300.935	(857.777.797)	38.523.138	1.825.141
Jumlah/ Total	1.760.000.000	5.636.300.935	(6.007.777.797)	1.388.523.138	81.091.251

2022					
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
Perusahaan/ The Company					
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	600.000.000	8.600.000.000	(8.700.000.000)	500.000.000	29.622.542
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	500.000.000	(500.000.000)	--	4.880.556
PT Bank HSBC Indonesia	1.000.000.000	3.350.000.000	(3.350.000.000)	1.000.000.000	38.612.667
PT Bank Central Asia Tbk	950.000.000	550.000.000	(1.500.000.000)	--	23.092.944
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	200.000.000	--	200.000.000	2.392.793
Subjumlah/ Subtotal	2.550.000.000	13.200.000.000	(14.050.000.000)	1.700.000.000	98.601.502
Entitas Anak/ Subsidiaries -					
PT Reska Multi Usaha					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	80.000.000	250.000.000	(270.000.000)	60.000.000	4.196.319
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	29.962.173	29.660.506	(59.622.679)	--	1.173.238
PT Bank Permata Tbk	--	204.900.000	(204.900.000)	--	2.162.953
Entitas Anak/ Subsidiaries -					
PT KA Logistik					
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	--	1.949.849	(1.949.849)	--	--
Entitas Anak/ Subsidiaries -					
PT KA Properti Manajemen					
PT Bank Syariah Indonesia Tbk	--	15.000.000	(15.000.000)	--	46.667
PT Bank Permata Tbk	--	5.000.000	(5.000.000)	--	4.931
Subjumlah/ Subtotal	109.962.173	506.510.355	(556.472.528)	60.000.000	7.584.108
Jumlah/ Total	2.659.962.173	13.706.510.355	(14.606.472.528)	1.760.000.000	106.185.610

25. Liabilitas Jangka Pendek Lainnya

25. Other Current Liabilities

	2023	2022	
Titipan Pegawai	60.909.704	56.416.887	Employee Deposits
Uang Jaminan	5.960.655	5.538.030	Security Deposits
Lain-lain	24.931.641	36.583.373	Others
Jumlah	91.802.000	98.538.290	Total

Titipan pegawai merupakan potongan gaji karyawan yang belum disetorkan sesuai dengan tujuannya.

Employee deposits represent deductions of employee salaries that have not been deposited according to their intended purpose.

25. Liabilitas Jangka Pendek Lainnya (Lanjutan)

Uang jaminan terdiri dari penerimaan uang jaminan yang berasal dari pelanggan atas jaminan pemasangan iklan di kereta dan jaminan tiket harian dari penumpang *commuter line*.

Utang lain-lain diantaranya merupakan utang atas penerimaan uang jaminan optimalisasi aset dari pelanggan sebagai jaminan atas aset yang disewa.

25. Other Current Liabilities (Continued)

Security deposits consist of deposit received from customers for advertising in the train and daily ticket deposit from the commuter line passengers.

Others consist of deposit received from customers regarding optimization assets as warranty for rental assets.

26. Liabilitas Imbalan Kerja

Perusahaan mengakui liabilitas imbalan kerja untuk seluruh karyawan yang memenuhi persyaratan berdasarkan Undang-undang Tenaga Kerja No. 13/2003, Undang-Undang Cipta Kerja No.11/2020, PP 35/2021 dan Perjanjian Kerja Bersama tahun 2022-2024.

Program pensiun imbalan pasti memberikan eksposur Perusahaan terhadap risiko aktuarial seperti risiko investasi, risiko tingkat bunga dan risiko gaji.

Risiko Investasi

Nilai kini kewajiban imbalan pasti dihitung menggunakan tingkat diskonto yang ditetapkan dengan mengacu pada imbal hasil obligasi korporasi berkualitas tinggi; jika pengembalian aset program di bawah tingkat tersebut, hal itu akan mengakibatkan defisit program.

Saat ini program tersebut memiliki investasi yang relatif lebih banyak pada instrumen properti dibandingkan dengan instrumen lainnya.

Manajemen berkeyakinan bahwa nilai aset program dapat terpulihkan.

Risiko Tingkat Bunga

Penurunan suku bunga obligasi akan meningkatkan liabilitas program.

Risiko Gaji

Nilai kini kewajiban imbalan pasti dihitung dengan mengacu pada gaji masa depan peserta program. Dengan demikian, kenaikan gaji peserta program akan meningkatkan liabilitas program tersebut.

26. Employee Benefits Liabilities

The Group recognizes employee benefits liabilities to eligible employees based on the provisions of Labour Law No.13/2003 Job Creation Law No.11/2020, PP 35/2021 and Collective Labour Agreement year 2022-2024.

The defined benefit pension plan exposes the Group to actuarial risks such as investment risk, interest rate risk and salary risk.

Investment Risk

The present value of the defined benefit plan obligation is calculated using a discount rate determined by reference to high quality corporate bond yields; if the return on plan asset is below this rate, it will create a plan deficit.

Currently the plan relatively has a more investment in property instrument compared to other instrument.

Management has believe the recoverable amount of plan assets.

Interest Risk

A decrease in the bond interest rate will increase the plan liability.

Salary Risk

The present value of the defined benefit obligation is calculated by reference to the future salaries of plan participants. As such, an increase in the salary of the plan participants will increase the plan's liability.

26. Liabilitas Imbalan Kerja

26. Employee Benefits Liabilities

Asumsi-asumsi yang digunakan dalam menghitung beban dan liabilitas imbalan kerja pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

The assumptions used to calculate employee benefits expenses and liabilities on December 31, 2023 and 2022 are as follows:

	2023	2022	
Tingkat Diskonto	6,25% -7,10%	5,52% -7,44%	Discount Rate
Tingkat Kenaikan Gaji per Tahun	6,00% - 9,00%	7,00% - 9,00%	Salary Increase Rate per Year
Usia Pensiun Normal	56 tahun/ years	56 tahun/ years	Normal Retirement Age
Tingkat Mortalitas	TMI IV/2019	TMI IV/2019	Mortality Rate
Tingkat Cacat per Tahun	1% - 10% dari Tingkat Kematian/ of Mortality Rate		Disability Rate per Year
Tingkat Pengunduran Diri:			Resignations Rate:
Umur Dibawah 20 - 29 Tahun	5,00% - 6,00%	5,00% - 6,00%	Age Under 20 - 29 Years Old
Umur Diatas 30 Tahun	Menurun secara linear hingga mencapai 0% saat usia pensiun normal/ Decreases linearly until reaches 0% when the normal retirement		Age Above 30 Years Old

a) Liabilitas Imbalan Kerja Jangka Pendek

a) Short-term Employee Benefits Liabilities

Liabilitas imbalan kerja karyawan yang jatuh tempo dalam satu tahun sebagai berikut:

Employee benefits liabilities which are due within one year as follows:

	2023	2022	
Program Pensiun Eks PNS	156.195.973	154.922.880	Pension Plan Ex-PNS
Tantiem dan Bonus	1.139.345.997	807.820.177	Bonus and Tantiem
Jumlah	1.295.541.970	962.743.057	Total

b) Liabilitas Imbalan Kerja Jangka Panjang

b) Long-term Employee Benefits Liabilities

Liabilitas imbalan kerja jangka panjang setelah dikurangi bagian jatuh tempo satu tahun sebagai berikut:

Long-term employee benefit liabilities after deducting the portion due in one year are as follows:

	2023	2022	
Program Pensiun Eks PNS	1.138.251.753	1.098.808.740	Pension Plan Ex-PNS
Program Pensiun Eks Perum & Persero	4.401.673.427	4.037.598.131	Pension Plan Ex-Perum & Persero
Imbalan Kerja Lain	78.591.696	60.745.103	Other Employment Benefits
Jumlah Liabilitas Imbalan Kerja	5.618.516.876	5.197.151.974	Total Employee Benefit Liabilities

Total liabilitas imbalan kerja yang tercatat pada laporan posisi keuangan konsolidasian yang timbul dari program pensiun imbalan pasti, jaminan kesehatan pensiun, pesangon dan imbalan kerja jangka panjang lainnya sebagai berikut:

The amounts of employee benefits liabilities recorded in the consolidated statement of financial position arising from defined benefit pension plan, retirement healthcare, severance pay, and other Long-term employee benefits are as follows:

	2023	2022	
Program Pensiun Eks PNS	1.294.447.726	1.253.731.620	Pension Plan Ex-PNS
Program Pensiun Eks Perum & Persero	4.401.673.427	4.037.598.131	Pension Plan Ex-Perum & Persero
Tantiem dan Bonus	1.139.345.997	807.820.177	Bonuses and Tantiem
Imbalan Kerja Lain	78.591.696	60.745.103	Other Employment Benefits
Jumlah	6.914.058.846	6.159.895.031	Total

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Program Pensiun Imbalan Pasti

Defined Benefits Pension Plans

Karyawan Eks Pegawai Negeri Sipil (Eks-PNS)

The Ex-Civil Service Employee (Ex-PNS)

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun Eks-PNS Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 tanggal 29 November 2007, Eks-PNS tersebut berhak memperoleh pensiun pokok yang besarnya disesuaikan sama dengan pensiun pokok yang diterima oleh penerima pensiun PNS.

In accordance with Government Regulation regarding the Adjustment of retirement of Ex-PNS of Department of Transportation at PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 dated November 29, 2007, The Ex-Civil Service Employee (PNS) of Department of Transportation who work is entitled to receive the principle amount of pension of the PNS.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 105/PMK.02.2010 tanggal 19 Mei 2010 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks-PNS Departemen Perhubungan Perusahaan pada Pasal 3, sumber pendanaan pembayaran pensiun pegawai berasal dari: iuran pegawai, Perusahaan untuk kontribusi pendanaan bersama, *past service liability* yang dibayarkan oleh Perusahaan, hasil investasi dari akumulasi dana pensiun pegawai Perusahaan dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Based on the Regulation of Minister of Finance No. 105/PMK.02.2010 dated May 19, 2010 regarding Provision of Retirement Program Fund Adjustment for ex PNS Department of Transportation of the Company, in Article 3 stated that sources of financing for employee pension fund payment consists of employee contribution, the Company contribution, past service liability paid by the Company, results of investment and accumulation of employee pension funds of the Company, and Indonesian Government Budget (APBN).

Perusahaan diharuskan membayar *past service liability* sebesar Rp79.500.000 setiap tahun sampai dengan tahun 2024 kepada PT Taspen (Persero) yang bertanggungjawab atas penyelenggaraan pembayaran pensiun pegawai sesuai mekanisme dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur tata cara penyelenggaraan pembayaran pension karyawan Eks-PNS.

The Company is required to pay past service liability amounted to Rp79,500,000 for every year until 2024 to PT Taspen (Persero) whom is responsible for the payment of employee pension funds in accordance with the mechanism and law regulation for the implementation of ex PNS pension funds payment.

Berdasarkan Surat Menteri Keuangan No. S-927/MK.02/2012 tanggal 26 Desember 2012 perihal Penetapan Pendanaan Bersama Pembayaran Manfaat Pensiun antara APBN dan Perusahaan menetapkan bahwa kontribusi pendanaan Perusahaan dan Pemerintah dalam Pendanaan Bersama masing-masing sebesar 22% dan 78%. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan tidak terdapat perubahan persentase Penetapan Pendanaan Bersama Pembayaran Manfaat Pensiun.

Based on Letter of the Minister of Finance No. S-927/MK.02/2012 dated December 26, 2012 concerning the Establishment of the Joint Funding Retirement Benefit Payments between the APBN and the Company states that the contribution is provided by joint funding the Company and Government of 22% and 78% respectively. The percentage has not change until the issuance of financial statement report.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Detail beban pensiun Eks-PNS yang diakui pada laporan laba rugi konsolidasian sebagai berikut:

The details of benefit pension plan ex-PNS expense in the consolidated profit or loss are as follows:

	2023	2022	
Biaya Jasa Kini	1.719.627	4.282.372	Current Service Cost
Beban Bunga Bersih dari Liabilitas Manfaat Pasti	390.366.436	450.315.024	Net Interest on the Defined Benefit Obligation
Jumlah	392.086.063	454.597.396	Total
Bagian Pemerintah	(305.827.129)	(354.585.969)	Government Portion
Bagian Perusahaan	86.258.934	100.011.427	The Company Portion

Liabilitas sehubungan dengan program pensiun imbalan pasti sebagai berikut:

Liability in respect of the defined benefits pension plan are as follows:

	2023	2022	
Nilai Kini Kewajiban	6.991.946.498	6.808.303.387	Present Value of Obligation
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun	(1.108.093.198)	(1.109.523.297)	Fair Value of Pension Fund Plan Assets
Jumlah Liabilitas Bersih	5.883.853.300	5.698.780.090	Net Liability
Bagian Pemerintah	(4.589.405.574)	(4.445.048.470)	Government Portion
Bagian Perusahaan	1.294.447.726	1.253.731.620	The Company Portion
Dikurangi Bagian Jangka Pendek	156.195.973	154.922.880	Less of Short-term Portion
Bagian Jangka Panjang	1.138.251.753	1.098.808.740	Long-term Portion

Mutasi liabilitas sebagai berikut:

Movements in liabilities are as follows:

	2023	2022	
Awal Tahun	5.698.780.090	6.052.961.791	Beginning of the Year
Beban Laba Rugi	392.086.063	454.597.396	Profit Loss Expenses
Pembayaran Manfaat	(811.896.940)	(839.796.321)	Benefits Payments
Penghasilan Komprehensif Lain	604.884.087	31.017.224	Other Comprehensive Income
Akhir Tahun	5.883.853.300	5.698.780.090	End of Year
Bagian Pemerintah	(4.589.405.574)	(4.445.048.470)	The Government Portion
Bagian Perusahaan	1.294.447.726	1.253.731.620	The Company Portion
Dikurangi Bagian Jangka Pendek	156.195.973	154.922.880	Less of Short-term Portion
Bagian Jangka Panjang	1.138.251.753	1.098.808.740	Long-term Portion

Mutasi nilai wajar aset program dana pensiun sebagai berikut:

The movements in the fair value of pension plan assets are as follows:

	2023	2022	
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun Awal Tahun	1.109.523.297	1.206.242.595	Fair Value of Pension Plan Assets at Beginning of the Year
Pengembalian Aset Dana yang Diharapkan	76.002.346	91.071.316	Expected Return on Plan Assets
Imbal Hasil Aset Program Non Bunga-Neto	(77.432.445)	(187.790.614)	Return on Plan Assets Non Interest-Net
Akhir Tahun	1.108.093.198	1.109.523.297	End of Year
Bagian Pemerintah	(864.312.694)	(865.428.172)	The Government Portion
Bagian Perusahaan	243.780.504	244.095.125	The Company Portion

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

Mutasi penghasilan komprehensif lain adalah sebagai berikut:

	2023	2022
Saldo Awal	603.469.973	572.452.750
Tahun Berjalan	604.884.087	31.017.224
Saldo Akhir	1.208.354.060	603.469.974
Bagian Pemerintah	(942.516.167)	(470.706.580)
Bagian Perusahaan	265.837.893	132.763.394

Beginning Balance
Current Year
Ending Balance
The Government Portion
The Company Portion

Komposisi penempatan investasi yang dilakukan atas aset program adalah sebagai berikut:

	2023	2022
	%	%
Deposito	38,35	39,91
Surat Utang Negara	39,66	38,21
Sukuk	21,99	21,88
Jumlah	100,00	100,00

Time Deposits
Government Securities
Sukuk
Total

Analisa sensitivitas kuantitatif untuk asumsi yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of December 31, 2023 and 2022 as follows:

	2023	2022
Analisa Sensitivitas		
Nilai Kini Kewajiban		
Imbalan Pasti		
Akhir Tahun		
Tingkat Diskonto + 1%	1.538.141.904	1.804.026.574
Tingkat Diskonto - 1%	1.538.316.807	1.836.093.002
Tingkat Kenaikan Gaji + 1%	1.538.295.732	1.829.053.197
Tingkat Kenaikan Gaji - 1%	1.538.161.005	1.810.697.372

Sensitivity Analysis
Present Value of Defined
Benefit Obligation
End of Year
Rate + 1%
Rate - 1%
Salary Increase + 1%
Salary Increase - 1%

Program Pensiun Eks Perum dan Persero

Perusahaan menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti bagi karyawan Eks-Perum yang direkrut sebelum Agustus 2009. Manfaat pensiun dihitung berdasarkan TDPIP tahun 2012 dengan ketentuan perhitungan tanpa kenaikan Gaji Dasar Program yang dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero) Berdasarkan Perjanjian No. 161/HK/UM/2003 dan 099.SJ.U.0903 serta perjanjian No. 162/HK/UM/2003 dan No. 100.SJ.U.0903 tanggal 28 September 2003 tentang Pengelolaan program Anuitas Pensiun Bagi Pensiunan dan Pengelolaan Program Jaminan Hari Tua Bagi Pegawai Perusahaan. Sedangkan untuk karyawan Persero yang direkrut setelah Agustus 2009 diberikan pesangon sesuai ketentuan Undang- Undang. Pada 2 Juni 2021 terhitung sejak tanggal 1 Mei 2021 sampai dengan 30 April 2026 Perusahaan mengalihkan polis asuransi kepada PT Asuransi Jiwa IFG (IFG Life).

Pension Plan of Ex-Perum and Persero

The Company organize defined benefit pension plan for employees of ex-Perum which hired before August 2009. The pension benefits are calculated based TDPIP in 2012 with the provisions of zero increment of Basic Salary Program managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero) based on Agreement Nos. 161/HK/UM/2003, and 099.SJ.U.0903 and 162/HK/UM/2003, and 100.SJ.U.0903 dated September 28, 2003 on the program management of the Annuity Pension Plan for Retirement and old Age Protection Program for Employees of Company. Persero's employees hired after August 2009 is granted severance pay in accordance with Indonesian's Rules. On June 2, 2021 starting from May 1, 2021 to April 30, 2026 the Company transferred its insurance policy to PT Asuransi Jiwa IFG (IFG Life).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Rincian beban pensiun karyawan Eks-Perum dan Persero yang diakui pada laba rugi konsolidasian sebagai berikut:

The details of the benefit pension ex-Perum and Persero employees expenses in the consolidated profit or loss are as follows:

	2023	2022	
Biaya Jasa Kini	407.654.900	279.369.254	Current Service Cost
Beban Bunga Bersih dari Liabilitas Manfaat Pasti	276.575.472	299.946.436	Net Interest on the Net Defined Benefit Liability
Biaya Jasa Lalu	376.818.322	581.699.330	Past Service Cost
Jumlah	1.061.048.694	1.161.015.020	Total

Liabilitas sehubungan dengan program pensiun imbalan pasti sebagai berikut:

Liability in respect of the defined benefits pension plan are as follows:

	2023	2022	
Nilai Kini Kewajiban	6.972.524.360	6.332.375.492	Present Value of Obligation
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun	(2.570.850.933)	(2.294.777.361)	Fair Value of Pension Fund Plan Assets
Jumlah Liabilitas Bersih	4.401.673.427	4.037.598.131	Net Liability

Mutasi liabilitas sebagai berikut:

Movements in liabilities are as follows:

	2023	2022	
Awal Tahun	4.037.598.131	4.337.122.922	Beginning of the Year
Beban Laba Rugi	1.061.048.694	1.161.015.020	Profit Loss Expenses
Penghasilan Komprehensif Lain	(87.896.683)	(774.472.696)	Other Comprehensive Income
Iuran Dibayar Perusahaan	(609.076.715)	(686.067.115)	Contribution Paid by the Company
Akhir Tahun	4.401.673.427	4.037.598.131	End of Year
Dikurangi Bagian Jangka Pendek	--	--	Less of Short-term Portion
Bagian Jangka Panjang	4.401.673.427	4.037.598.131	The Long-term Portion

Mutasi nilai wajar aset program dana pensiun sebagai berikut:

The movements in the fair value of pension plan assets are as follows:

	2023	2022	
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun			Fair Value of Pension Plan Assets at
Awal Tahun	2.294.777.361	1.369.231.011	Beginning of the Year
Iuran Dibayar Perusahaan	609.076.715	686.067.114	Contribution Paid by the Company
Manfaat Dibayar Pihak Ketiga	(628.405.828)	(378.799.695)	Benefit Paid by Third Party
Pendapatan Bunga	157.192.249	51.777.401	Interest Income
Imbal Hasil Aset Program Non Bunga-Neto	138.210.436	566.501.530	Return on Plan Assets Non Interest-Net
Akhir Tahun	2.570.850.933	2.294.777.361	End of Year

Mutasi penghasilan komprehensif lain adalah sebagai berikut:

The movements of other comprehensive income are as follows:

	2023	2022	
Saldo Awal	1.155.277.532	1.929.750.228	Beginning Balance
Tahun Berjalan	(87.896.683)	(774.472.696)	Current Year
Saldo Akhir	1.067.380.849	1.155.277.532	Ending Balance

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Komposisi penempatan investasi yang dilakukan atas aset program adalah sebagai berikut:

The composition of investment placement on plan asset program are as follows:

	2023	2022	
	%	%	
Saham	73,37	83,07	Shares
Properti	11,26	7,30	Property
Obligasi	0,87	5,22	Bonds
Deposito	12,40	4,39	Time Deposits
Lain - lain	2,10	0,02	Others
Jumlah	100,00	100,00	Total

Analisa sensitivitas kuantitatif untuk asumsi yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of December 31, 2023 and 2022 as follows:

	2023	2022	
Analisa Sensitivitas			Sensitivity Analysis
Nilai Kini Kewajiban			Present Value of Defined
Imbalan Pasti			Benefit Obligation
Akhir Tahun			End of Year
Tingkat Diskonto + 1%	6.450.671.207	5.426.003.218	Rate + 1%
Tingkat Diskonto - 1%	7.370.945.107	7.468.412.583	Rate - 1%
Tingkat Kenaikan Gaji + 1%	7.369.357.057	6.801.813.768	Salary Increase + 1%
Tingkat Kenaikan Gaji - 1%	6.444.295.205	5.910.921.140	Salary Increase - 1%

Imbalan Kerja Lainnya

Perusahaan juga memberikan imbalan kerja lainnya berupa uang pesangon, penghargaan masa bakti, tunjangan masa persiapan pensiun dan tunjangan cuti besar kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan kebijakan Perusahaan. Imbalan program ini tidak didanai dan ditentukan berdasarkan penghasilan dan masa kerja karyawan.

Other Employment Benefits

The Group also provides other defined employment benefit plans such as severance pay, long-service award, pension preparation year and long leave allowance for their eligible employees based on the Group's policies. These other post employment benefits are unfunded and computed based on the salaries and service years of the employees.

Detail beban imbalan kerja lainnya yang diakui pada laporan laba rugi konsolidasian sebagai berikut:

The details of the other employment benefits expenses recognized to the consolidated statement of profit or loss are as follows:

	2023	2022	
Biaya Jasa Kini	15.445.707	(15.800.366)	Current Service Cost
Beban Bunga Bersih dari Liabilitas Manfaat Pasti	3.062.352	3.072.270	Net Interest on the Defined Benefit Liability
Biaya Jasa Lalu	8.460.348	(4.094.228)	Past Service Cost
Jumlah	26.968.407	(16.822.324)	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Liabilitas sehubungan dengan imbalan kerja lain sebagai berikut:

Liabilities in respect of other employment benefits are as follows:

	2023	2022	
Nilai Kini Kewajiban	131.902.649	101.117.886	Present Value of Obligation
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun	(82.396.323)	(62.234.485)	Fair Value of Pension Fund Plan Assets
Surplus	49.506.326	38.883.401	Surplus
Pembatasan Aset	29.085.370	21.861.702	Restricted Assets
Jumlah Liabilitas Bersih	78.591.696	60.745.103	Net Liability

Mutasi liabilitas sebagai berikut:

Movements in liabilities are as follows:

	2023	2022	
Awal Tahun	60.745.103	76.900.516	Beginning of the Year
Beban Laba Rugi	26.968.407	(16.822.324)	Profit Loss Expenses
Pembayaran Manfaat	(3.576.542)	(3.883.812)	Benefits Payments
Penghasilan Komprehensif Lain	11.672.377	20.435.429	Other Comprehensive Income
Iuran Dibayar Perusahaan	(17.217.649)	(15.884.706)	Contribution Paid by the Company
Akhir Tahun	78.591.696	60.745.103	End of Year

Mutasi nilai wajar aset program liabilitas imbalan kerja lainnya sebagai berikut:

The movements in the fair value of other employment benefits plan assets are as follows:

	2023	2022	
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun			Fair Value of Pension Plan Assets at
Awal Tahun	62.234.485	45.609.101	Beginning of the Year
Pengembalian Aset Dana yang Diharapkan	5.025.727	2.484.660	Expected Return on Plan Assets
Imbalan Hasil atas Aset Program yang tidak Termasuk dalam Bunga Neto	(1.271.731)	(1.338.719)	Return on Plan Assets Plan Assets, which are not Included in Net Interest
Iuran Dibayar Perusahaan	17.217.649	15.884.706	Contribution Paid by the Company
Iuran Dibayar Pihak Ketiga	(809.807)	(405.263)	Contribution Paid by Third Party
Akhir Tahun	82.396.323	62.234.485	End of Year

Mutasi penghasilan komprehensif lain adalah sebagai berikut:

The movements of other comprehensive income are as follows:

	2023	2022	
Saldo Awal	24.038.439	3.603.010	Beginning Balance
Tahun Berjalan	11.672.377	20.435.429	Current Year
Saldo Akhir	35.710.816	24.038.439	Ending Balance

Analisa sensitivitas kuantitatif untuk asumsi yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 sebagai berikut:

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of December 31, 2023 and 2022 as follows:

	2023	2022	
Analisa Sensitivitas			Sensitivity Analysis
Nilai Kini Kewajiban			Present Value of Defined
Imbalan Pasti			Benefit Obligation
Akhir Tahun			End of Year
Tingkat Diskonto + 1%	118.765.469	89.675.423	Rate + 1%
Tingkat Diskonto - 1%	145.999.539	111.500.045	Rate - 1%
Tingkat Kenaikan Gaji + 1%	145.742.865	111.059.962	Salary Increase + 1%
Tingkat Kenaikan Gaji - 1%	118.755.840	89.856.188	Salary Increase - 1%

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

27. Pinjaman Program PEN

	2023	2022
Pokok Pinjaman (Catatan 41)	3.062.500.000	3.500.000.000
Penyesuaian Nilai Wajar	(463.343.632)	(572.443.093)
Nilai Wajar Pinjaman	2.599.156.368	2.927.556.907
Pendapatan Hibah Ditangguhkan	463.343.632	572.443.093
Jumlah	3.062.500.000	3.500.000.000
Jumlah Bagian Pinjaman Program PEN yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	437.500.000	437.500.000
Bagian Jangka Panjang	2.625.000.000	3.062.500.000

Perusahaan menandatangani perjanjian pemberian dana investasi Pemerintah Republik Indonesia dengan PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) dalam bentuk pinjaman dalam rangka program pemulihan ekonomi nasional dengan Akta No.17 tanggal 30 November 2020 yang di hadapan Pratiwi Handayani, Notaris di Jakarta. Keputusan Menteri Keuangan Nomor. 531/KMK.06/2020 tanggal 20 November 2020 tentang Penugasan kepada Perusahaan Perseroan (Persero) PT Sarana Multi Infrastruktur sebagai Pelaksana Investasi Untuk Melaksanakan Investasi Pemerintah dalam Rangka Program Pemulihan Ekonomi Nasional serta Peraturan Menteri Keuangan Nomor.118/PMK.06/2020 tanggal 2 September 2020 tentang Investasi Dalam Rangka Program Pemulihan Ekonomi Nasional yang selanjutnya disebut Program PEN.

Informasi lain mengenai Program PEN pada 31 Desember 2023 adalah sebagai berikut:

Kreditur/ Creditor	Nama Fasilitas/ Facility Name	Tanggal Jatuh Tempo Perjanjian Kredit/ Maturity Date of Credit Agreement	Suku Bunga Per Tahun/ Interest Rate per Annum	Agunan/ Collateral	Financial Covenant
Perusahaan/The Company					
Pinjaman Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN)/ Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) Program Loan					
Pemerintah Republik Indonesia	Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN)	31 Oktober 2030/ October 31, 2030	Sampai dengan 31 Desember 2027 Repo rate - 100 BPS 1 Januari 2028 sampai dengan lunas SUN tenor 3 tahun - 100 BPS/ Until 31 December 2027 Repo rate - 100 BPS January 1, 2028 until the 3 year SUN tenor is paid off - 100 BPS	-	Indikator pembayaran bunga: Interest Coverage Ratio (ICR) >1,0 kali Indikator Pembayaran pokok: Debt to CFO >0 kali dan <10 kali/ Interest payment indicators: Interest Coverage Ratio (ICR) >1.0 times Principal Payment Indicators: Debt to CFO >0 times and <10 times

Mutasi atas saldo fasilitas tersebut adalah sebagai berikut:

Movement of the balance of these facilities are as follow:

2023						
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non-kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Beban Bunga/ Interest Expense
Perusahaan/The Company						
Pinjaman Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN)/ Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) Program Loan						
Pemerintah Republik Indonesia	3.500.000.000	--	(437.500.000)	--	3.062.500.000	145.651.042
2022						
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non-kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Beban Bunga/ Interest Expense
Perusahaan/The Company						
Pinjaman Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN)/ Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) Program Loan						
Pemerintah Republik Indonesia	3.500.000.000	--	--	--	3.500.000.000	88.715.278

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang

28. Long-term Loans

	2023	2022	
Pihak Berelasi (Catatan 41)	12.829.344.797	11.855.551.877	Related Parties (Note 41)
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	3.419.813.820	3.187.005.145	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank CIMB Niaga Tbk	2.470.630.404	2.020.370.749	PT Bank CIMB Niaga Tbk
PT Bank KEB Hana Indonesia	568.687.305	465.046.975	PT Bank KEB Hana Indonesia
PT Bank DKI	568.687.305	465.046.975	PT Bank DKI
PT Bank Mega Tbk	568.687.305	465.046.975	PT Bank Mega Tbk
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	345.892.954	286.151.843	PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung
PT Bank Shinhan	284.343.654	232.523.488	PT Bank Shinhan
PT BPD Sumatera Utara	279.663.084	225.399.833	PT BPD Sumatera Utara
Export-Import Bank of United States	100.890.342	277.446.558	Export-Import Bank of United States
Subjumlah	8.607.296.173	7.624.038.541	Subtotal
Jumlah	21.436.640.970	19.479.590.418	Total
Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Portion of Long-term Loans Maturing
Pihak Berelasi (Catatan 41)	929.940.459	805.012.927	Related Parties (Note 41)
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	235.672.613	217.450.982	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank CIMB Niaga Tbk	18.221.633	--	PT Bank CIMB Niaga Tbk
Export-Import Bank of United States	91.485.309	174.494.692	Export-Import Bank of United States
PT Bank KEB Hana Indonesia	4.194.238	--	PT Bank KEB Hana Indonesia
PT Bank DKI	4.194.238	--	PT Bank DKI
PT Bank Mega Tbk	4.194.238	--	PT Bank Mega Tbk
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	2.556.918	--	PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung
PT Bank Shinhan Indonesia	2.097.119	--	PT Bank Shinhan Indonesia
PT BPD Sumatera Utara	2.056.743	--	PT BPD Sumatera Utara
Subjumlah	364.673.049	391.945.674	Subjumlah
Jumlah Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	1.294.613.508	1.196.958.601	Total Current Portion of Long Term Loans
Bagian Jangka Panjang	20.142.027.462	18.282.631.817	Long Term Loans Portion

Berdasarkan mata uang:

Based on currencies:

	2023	2022	
Berdasarkan Mata Uang:			By Currencies:
Rupiah	21.335.750.628	19.202.143.860	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	100.890.342	277.446.558	United States Dollar
Jumlah Pinjaman Jangka Panjang	21.436.640.970	19.479.590.418	Total Long Term Loans Portion
Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Portion of Long-term Loans Maturing
Rupiah	1.203.128.199	1.022.463.909	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	91.485.309	174.494.692	United States Dollar
Jumlah Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	1.294.613.508	1.196.958.601	Total Current Portion of Long Term Loans
Rupiah	20.132.622.429	18.179.679.951	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	9.405.033	102.951.866	United States Dollar
Bagian Jangka Panjang	20.142.027.462	18.282.631.817	Long-term Loans Portion

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Informasi lain mengenai Pinjaman Bank Jangka Panjang pada 31 Desember 2023 adalah sebagai berikut:

Other Information about Long-term Bank Loans as of December 31, 2023 as follow:

Kreditur/ Creditor	Nama Fasilitas/ Facility Name	Tanggal Jatuh Tempo Perjanjian Kredit/ Maturity Date Of Credit Agreement	Suku Bunga Per Tahun/ Interest rate per annum	Agunan/ Collateral	Financial Covenant
Perusahaan/The Company					
Pinjaman Sindikasi Proyek Pengadaan 144 unit lokomotif, 1.200 unit gerbong (KKBW) dan 1.200 unit gerbong (PPCW)/ Syndicated Loan Project Procurement of 144 units of locomotives, 1,200 units of carriages (KKBW) and 1,200 units of carriages (PPCW)					
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap/ Stage I : 25 Juli 2025/ July 25, 2025 Tahap/ Stage II : 8 Agustus 2026/ August 8, 2026	6,05% - 11,12%	Aset sarana yang dibiayai/ Funded facility assets	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap/ Stage I : 25 Juli 2025/ July 25, 2025 Tahap/ Stage II : 8 Agustus 2026/ August 8, 2026	6,05% - 11,12%	Aset sarana yang dibiayai/ Funded facility assets	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
Proyek Pengadaan 10 Set KRL Komuter Jabodetabek/ Procurement Project for 10 Sets of Jabodetabek Commuter KRL					
Kementerian Keuangan	Term Loan II Berulang/ Revolving	1 Desember 2047/ December 1, 2047	7,50% - 8,38%	-	-
Proyek Pengadaan 600 KKBW, 600 PPCW dan 1.213 KKBW/ Procurement Project of 600 KKBW, 600 PPCW and 1,213 KKBW					
PT Bank Central Asia Tbk	Term Loan II Berulang/ Revolving	Tahap/ Stage I & II : 25 November 2026/ November 25, 2026 Tahap/ Stage III : 4 Maret 2028/ March 4, 2028	6,00% - 10,26%	Aset sarana yang dibiayai/ Funded facility assets	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x
Pinjaman Sindikasi Commuterline (Jabodetabek)/ Commuterline Syndicated Loan (Jabodetabek)					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap/ Stage I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap/ Stage II : 25 Juni 2029/ June 25, 2029	3,00% - 11,66%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap/ Stage I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap/ Stage II : 25 Juni 2029/ June 25, 2029	3,00% - 11,66%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap/ Stage I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap/ Stage II : 25 Juni 2029/ June 25, 2029	3,00% - 11,66%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Central Asia Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap/ Stage I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap/ Stage II : 25 Juni 2029/ June 25, 2029	3,00% - 11,66%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
Proyek Pengadaan 50 Lokomotif General Electric/ Procurement Project for 50 General Electric Locomotives					
Export-Import Bank of United States	Term Loan II Berulang/ Revolving	Tarikan/ Drawdown I : 15 Maret 2024/ March 15, 2024 Tarikan/ Drawdown II : 15 Juni 2024/ June 15, 2024 Tarikan/ Drawdown II : 15 Maret 2025/ March 15, 2025	2,54%	Aset sarana yang dibiayai/ Funded facility assets	-

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Kreditur/ Creditor	Nama Fasilitas/ Facility Name	Tanggal Jatuh Tempo Perjanjian Kredit/ Maturity Date Of Credit Agreement	Suku Bunga Per Tahun/ Interest rate per annum	Agunan/ Collateral	Financial Covenant
Perjanjian Sindikasi Bandara Soekarno Hatta (Basoetta)/ Soekarno Hatta Airport (Basoetta) Syndication Agreement					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	31 Oktober 2030/ October 31, 2030	6,75% - 11,69%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	31 Oktober 2030/ October 31, 2030	6,75% - 11,69%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	31 Oktober 2030/ October 31, 2030	6,75% - 11,69%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
PT Bank Central Asia Tbk	Sindikasi/ Syndicated	31 Oktober 2030/ October 31, 2030	6,75% - 11,69%	Gadai Rekening dan Fidusia atas Tagihan/ Pawn account and fiduciary on bills	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Cash Flow Operation positif
Perjanjian Pinjaman Sindikasi Proyek Light Rail Transit (LRT)/ Light Rail Transit (LRT) Project Syndicated Loan Agreement					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Central Asia Tbk	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank CIMB Niaga Tbk	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Shinhan Indonesia	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank KEB Hana Indonesia	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank DKI	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Mega Tbk	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT BPD Sumatera Utara	Sindikasi/ Syndicated	15 tahun sejak terpenuhinya seluruh syarat efektif pemberian kredit / 15 years as from the fulfillment of all effective conditions for granting credit	7,49% - 9,25%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Kreditur/ Creditor	Nama Fasilitas/ Facility Name	Tanggal Jatuh Tempo Perjanjian Kredit/ Maturity Date Of Credit Agreement	Suku Bunga Per Tahun/ Interest rate per annum	Agunan/ Collateral	Financial Covenant
Pinjaman Transaksi Khusus/ Special Transaction Loans					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	26 Desember 2026/ December 26, 2026	7,25% - 10,15%	Negative Pledge	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Current Ratio min 100%
Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor	Sindikasi/ Syndicated	26 Desember 2026/ December 26, 2026	7,25% - 10,15%	Negative Pledge	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Current Ratio min 100%
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	Sindikasi/ Syndicated	26 Desember 2026/ December 26, 2026	7,25% - 10,15%	Negative Pledge	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x Current Ratio min 100%
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia					
Proyek Pengembangan Commuterline Jabodetabek/ Jabodetabek Commuterline Development Project					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	25 Desember 2027/ December 25, 2027	9,38-9,77%	-Fiduciary of movable assets - Fiduciary on bills - Fiduciary over bank accounts - Company Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	25 Desember 2027/ December 25, 2027	9,38-9,77%	-Fiduciary of movable assets - Fiduciary on bills - Fiduciary over bank accounts - Company Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	25 Desember 2027/ December 25, 2027	9,38-9,77%	-Fiduciary of movable assets - Fiduciary on bills - Fiduciary over bank accounts - Company Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
PT Bank Central Asia Tbk	Sindikasi/ Syndicated	25 Desember 2027/ December 25, 2027	9,38-9,77%	-Fiduciary of movable assets - Fiduciary on bills - Fiduciary over bank accounts - Company Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Kreditur/ Creditor	Nama Fasilitas/ Facility Name	Tanggal Jatuh Tempo Perjanjian Kredit/ Maturity Date Of Credit Agreement	Suku Bunga Per Tahun/ Interest rate per annum	Agunan/ Collateral	Financial Covenant
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia					
Proyek Pengadaan 10 Unit Rangkaian Kereta/ Procurement Project for 10 Train Series Units					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	19 Januari 2031/ January 19, 2031	9,38-9,77%	Sarana KRL/ rolling stock KRL	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	19 Januari 2031/ January 19, 2031	9,38-9,77%	Sarana KRL/ rolling stock KRL	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	19 Januari 2031/ January 19, 2031	9,38-9,77%	Sarana KRL/ rolling stock KRL	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
PT Bank Central Asia Tbk	Sindikasi/ Syndicated	19 Januari 2031/ January 19, 2031	9,38-9,77%	Sarana KRL/ rolling stock KRL	Debt to Equity Ratio Max 300% Current Ratio min 100% Debt Service Coverage Ratio min 1.50 x
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT KA Properti Manajemen					
Pengadaan Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodetabek/ Procurement Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodetabek					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Tidak Berulang/ No Revolving	9 Maret 2027 / March 9, 2027	7,51%	- Tagihan dan pendapatan dari proyek AFC yang akan diikat fidusia / Bills and revenues from the AFC project that will pay the fiduciary - Omzet kontrak yang akan diikat cession / Contract turnover that will pay cession - Rekening penerimaan kontrak yang akan diikat dengan pengikatan gadai / Account acceptance of the contract to be taken with the binding of the pledge	Debt to Equity Ratio Max 2.00 Debt Service Coverage Ratio min 1.25

Pada tanggal 31 Desember 2023, Perusahaan tidak dapat memenuhi *financial covenant* yang disyaratkan, yaitu *Debt Service Coverage Ratio (DSCR)* dan *current ratio*. Atas hal tersebut, Perusahaan telah mendapat Surat Persetujuan Permohonan Pengecualian dari perbankan.

As of December 31, 2023, the Company could not meet the required financial covenants, namely Debt Service Coverage Ratio (DSCR) and current ratio. For this reason, the Company has received an Approval Letter of Request for Exception from the banks.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Mutasi atas saldo fasilitas tersebut adalah sebagai berikut:

Movement of the balance of these facilities are as follow:

2023						
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non-kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
Perusahaan/The Company						
Pinjaman Sindikasi Proyek Pengadaan 144 unit lokomotif, 1.200 unit gerbong (KKBW) dan 1.200 unit gerbong (PPCW)/ Procurement of 144 units of locomotive, 1,200 units of the wagon (KKBW) and 1,200 units of wagon (PPCW)						
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	585.527.481	--	(189.400.000)	--	396.127.481	43.412.224
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	585.527.481	--	(189.400.000)	--	396.127.481	43.412.224
Proyek Pengadaan 10 Set KRL Commuter Jabodetabek/ Procurement of 10 set KRL Jabodetabek Commuter Railways Project						
Kementerian Keuangan	24.444.156	--	(1.018.507)	--	23.425.649	1.747.391
Proyek Pengadaan 600 KKBW, 600 PPCW dan 1.213 KKBW/ Procurement of 600 KKBW, 600 PPCW and 1,213 PPCW Project						
PT Bank Central Asia Tbk	598.069.386	--	(133.910.247)	--	464.159.139	48.599.946
Pinjaman Sindikasi Commuterline (Jabodetabek)/ Syndicated Loan Agreement of Commuterline (Jabodetabek)						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	118.078.376	--	(19.989.171)	--	98.089.205	10.821.765
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	118.078.376	--	(19.989.170)	--	98.089.206	10.821.765
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	117.471.231	--	(19.886.388)	--	97.584.843	10.766.121
PT Bank Central Asia Tbk	118.078.376	--	(19.989.170)	--	98.089.206	10.821.765
Proyek Pengadaan 50 Lokomotif General Electric/ Procurement of 50 General Electric Locomotives Piroject						
Export-Import Bank of United States	277.446.558	--	(168.926.302)	(7.629.914)	100.890.342	4.735.673
Perjanjian Sindikasi Bandara Soekarno Hatta (Basoetta)/ Syndicated Loan Agreement os Soekarno Hatta Aripot (Basoetta)						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	278.527.572	--	(34.815.946)	--	243.711.626	25.985.092
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	278.527.572	--	(34.815.946)	--	243.711.626	25.985.092
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	278.527.572	--	(34.815.946)	--	243.711.626	25.985.092
PT Bank Central Asia Tbk	278.527.572	--	(34.815.946)	--	243.711.626	25.985.092
Pinjaman Transaksi Khusus/ Spesial Transaction Loan (PTK)						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	317.520.000	--	(62.880.000)	--	254.640.000	24.584.560
Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor	246.956.000	--	(48.912.000)	--	198.044.000	19.120.775
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	282.247.000	--	(55.884.000)	--	226.363.000	21.853.876
Biaya Transaksi yang Belum Diamortisasi/ Unamortized transaction cost	(3.241.123)	--	--	768.225	(2.472.898)	--
Perjanjian Pinjaman Sindikasi Proyek Light Rail Transit (LRT)/ Light Rail Transit (LRT) Syndicated Loan Agreement						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2.525.463.436	562.824.569	--	--	3.088.288.005	56.245.833
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	2.020.370.748	450.259.656	--	--	2.470.630.404	44.996.667
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	2.020.370.748	450.259.656	--	--	2.470.630.404	44.996.667
PT Bank Central Asia Tbk	2.020.370.748	450.259.656	--	--	2.470.630.404	44.996.667
PT Bank CIMB Niaga Tbk	2.020.370.749	450.259.655	--	--	2.470.630.404	44.996.667
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	1.515.278.062	337.694.742	--	--	1.852.972.804	33.747.500
PT Bank Shinhan Indonesia	232.523.488	51.820.166	--	--	284.343.654	5.178.645
PT Bank KEB Hana Indonesia	465.046.975	103.640.330	--	--	568.687.305	10.357.289
PT Bank DKI	465.046.975	103.640.330	--	--	568.687.305	10.357.289
PT Bank Mega Tbk	465.046.975	103.640.330	--	--	568.687.305	10.357.289
PT BPD Sumatera Selatan dan						
Bangka Belitung	286.151.843	59.741.111	--	--	345.892.954	5.970.224
PT BPD Sumatera Utara	225.399.833	54.263.251	--	--	279.663.084	5.422.794
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia						
Proyek Pengembangan Commuterline Jabodetabek/ Jabodetabek Commuterline Development Project						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	57.490.313	--	(14.860.618)	--	42.629.695	5.078.389
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	57.490.313	--	(14.860.618)	--	42.629.695	5.078.389
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	57.490.313	--	(14.860.618)	--	42.629.695	5.078.389
PT Bank Central Asia Tbk	57.490.313	--	(14.860.618)	--	42.629.695	5.078.389
Subjumlah/ Subtotal	18.991.715.418	3.178.303.452	(1.128.891.211)	(6.861.689)	21.034.265.970	692.575.540

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

2023						
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non-kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia						
Proyek Pengadaan 10 Unit Rangkaian Kereta/ Procurement of 10 trainset units						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	114.468.750	--	(13.875.000)	--	100.593.750	10.456.828
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	114.468.750	--	(13.875.000)	--	100.593.750	10.456.828
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	114.468.750	--	(13.875.000)	--	100.593.750	10.456.828
PT Bank Central Asia Tbk	114.468.750	--	(13.875.000)	--	100.593.750	10.456.828
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT KA Properti Manajemen						
Pengadaan Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodetabek/ Procurement Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodetabek						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	30.000.000	22.000.000	(52.000.000)	--	--	881.343
Subjumlah/ Subtotal	487.875.000	22.000.000	(107.500.000)	--	402.375.000	42.708.655
Jumlah/ Total	19.479.590.418	3.200.303.452	(1.236.391.211)	(6.861.689)	21.436.640.970	735.284.195
2022						
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non Kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
Perusahaan/The Company						
Pinjaman Sindikasi Proyek Pengadaan 144 unit lokomotif, 1.200 unit gerbong (KKBW) dan 1.200 unit gerbong (PPCW)/ Procurement of 144 units of locomotive, 1,200 units of the wagon (KKBW) and 1,200 units of wagon (PPCW)						
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	727.577.481	--	(142.050.000)	--	585.527.481	42.173.103
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	727.577.481	--	(142.050.000)	--	585.527.481	42.173.103
Proyek Pengadaan 10 Set KRL Commuter Jabodetabek/ Procurement of 10 set KRL Jabodetabek Commuter Railways Project						
Kementerian Keuangan	25.462.663	--	(1.018.507)	--	24.444.156	1.828.925
Proyek Pengadaan 600 KKBW, 600 PPCW dan 1.213 KKBW/ Procurement of 600 KKBW, 600 PPCW and 1,213 PPCW Project						
PT Bank Central Asia Tbk	698.502.071	--	(100.432.685)	--	598.069.386	41.798.323
Pinjaman Sindikasi Commuterline (Jabodetabek)/ Syndicated Loan Agreement of Commuterline (Jabodetabek)						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	133.070.254	--	(14.991.878)	--	118.078.376	9.059.480
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	133.070.254	--	(14.991.878)	--	118.078.376	9.059.480
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	132.386.023	--	(14.914.792)	--	117.471.231	9.012.897
PT Bank Central Asia Tbk	133.070.254	--	(14.991.878)	--	118.078.376	9.059.480
Proyek Pengadaan 50 Lokomotif General Electric/ Procurement of 50 General Electric Locomotives Piroject						
Export-Import Bank of United States	409.939.099	--	(164.791.662)	32.299.121	277.446.558	8.498.874
Perjanjian Sindikasi Bandara Soekarno Hatta (Basoetta)/ Syndicated Loan Agreement os Soekarno Hatta Aripot (Basoetta)						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	304.639.532	--	(26.111.960)	--	278.527.572	20.889.874
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	304.639.532	--	(26.111.960)	--	278.527.572	20.889.874
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	304.639.532	--	(26.111.960)	--	278.527.572	20.889.874
PT Bank Central Asia Tbk	304.639.532	--	(26.111.960)	--	278.527.572	20.889.874
Pinjaman Transaksi Khusus/ Special Transaction Loan (PTK)						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	364.680.000	--	(47.160.000)	--	317.520.000	28.667.637
Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor	283.640.000	--	(36.684.000)	--	246.956.000	22.296.937
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	324.160.000	--	(41.913.000)	--	282.247.000	25.482.543
Biaya Transaksi yang Belum Diamortisasi/ Unamortized transaction cost	(4.009.348)	--	--	768.225	(3.241.123)	--
Perjanjian Pinjaman Sindikasi Proyek Light Rail Transit (LRT)/ Light Rail Transit (LRT) Syndicated Loan Agreement						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2.008.151.563	464.783.500	--	52.528.373	2.525.463.436	--
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.606.521.250	371.826.798	--	42.022.700	2.020.370.748	--
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	1.606.521.250	371.826.798	--	42.022.700	2.020.370.748	--
PT Bank Central Asia Tbk	1.606.521.250	371.826.798	--	42.022.700	2.020.370.748	--
PT Bank CIMB Niaga Tbk	1.606.521.251	371.826.798	--	42.022.700	2.020.370.749	--
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	1.204.890.938	278.870.100	--	31.517.024	1.515.278.062	--
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd	369.787.500	76.174.596	--	(445.962.096)	--	--
PT Bank Shinhan Indonesia	184.893.750	42.793.365	--	4.836.373	232.523.488	--
PT Bank KEB Hana Indonesia	369.787.500	85.586.730	--	9.672.745	465.046.975	--
PT Bank DKI	369.787.500	85.586.730	--	9.672.745	465.046.975	--
PT Bank Mega Tbk	369.787.500	85.586.730	--	9.672.745	465.046.975	--
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	--	5.425.339	--	280.726.504	286.151.843	--
PT BPD Sumatera Utara	36.978.750	12.545.471	--	175.875.612	225.399.833	--
Subjumlah/ Subtotal	16.647.834.362	2.624.659.753	(840.438.120)	329.698.171	18.761.754.166	332.670.278

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

2022						
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non Kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia						
Proyek Pengembangan Commuterline Jabodetabek/ Jabodetabek Commuterline Development Project						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	72.350.930	--	(14.860.617)	--	57.490.313	4.803.680
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	72.350.930	--	(14.860.617)	--	57.490.313	4.803.680
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	72.350.930	--	(14.860.617)	--	57.490.313	4.803.680
PT Bank Central Asia Tbk	72.350.930	--	(14.860.617)	--	57.490.313	4.803.680
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia						
Proyek Pengadaan 10 Unit Rangkaian Kereta/ Procurement of 10 trainset units						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	--	--	114.468.750	114.468.750	--
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	--	--	114.468.750	114.468.750	--
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	--	--	--	114.468.750	114.468.750	--
PT Bank Central Asia Tbk	--	--	--	114.468.750	114.468.750	--
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Railink						
Proyek Pengadaan 10 Unit Rangkaian Kereta/ Procurement of 10 trainset units						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	124.875.000	--	(10.406.250)	(114.468.750)	--	8.571.663
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	124.875.000	--	(10.406.250)	(114.468.750)	--	8.571.663
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	124.875.000	--	(10.406.250)	(114.468.750)	--	8.571.663
PT Bank Central Asia Tbk	124.875.000	--	(10.406.250)	(114.468.750)	--	8.571.663
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT KA Properti Manajemen						
Pengadaan Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodebek/ Procurement Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodebek						
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	30.000.000	--	--	30.000.000	1.434.513
Subtotal	788.903.720	30.000.000	(101.067.468)	--	717.836.252	54.935.885
Total	17.436.738.082	2.654.659.753	(941.505.588)	329.698.171	19.479.590.418	387.606.163

29. Utang Obligasi

29. Bonds Payable

Rincian utang obligasi adalah sebagai berikut:

The details of bonds payable are as follows:

	2023	2022	
Obligasi I Kereta Api Indonesia:			Kereta Api Indonesia Bond I:
Seri B	1.000.000.000	1.000.000.000	Seri B
Subjumlah	1.000.000.000	1.000.000.000	Subtotal
Obligasi II Kereta Api Indonesia:			Kereta Api Indonesia Bond II:
Seri A	900.000.000	900.000.000	Seri A
Seri B	1.100.000.000	1.100.000.000	Seri B
Subjumlah	2.000.000.000	2.000.000.000	Subtotal
Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahun 2022:			Kereta Api Indonesia Continuing Bond I Year 2022:
Seri A	634.000.000	634.000.000	Seri A
Seri B	866.000.000	866.000.000	Seri B
Subjumlah	1.500.000.000	1.500.000.000	Subtotal
Jumlah	4.500.000.000	4.500.000.000	Total
Biaya Penerbitan Obligasi yang belum Diamortisasi	(6.677.456)	(9.239.619)	Unamortized Bond Issuance Cost
Jumlah Utang Obligasi	4.493.322.544	4.490.760.381	Total Bonds Payable
Bagian Utang Obligasi yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Portion of Obligation Maturing within One Year
Obligasi I Kereta Api Indonesia:			Kereta Api Indonesia Bond I:
Seri B	1.000.000.000	--	Seri B
Obligasi II Kereta Api Indonesia:			Kereta Api Indonesia Bond II:
Seri A	900.000.000	--	Seri A
Biaya Penerbitan Obligasi yang Belum Diamortisasi	(1.147.075)	--	Unamortized Bond Issuance Cost
Jumlah Bagian Obligasi yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	1.898.852.925	--	Total Portion of Obligation Maturing within One Year
Bagian Jangka Panjang	2.594.469.619	4.490.760.381	Long Term Portion

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

29. Bonds Payable (Continued)

Jumlah pembayaran kembali untuk utang obligasi menurut tahun jatuh tempo adalah sebagai berikut:

The amounts of repayments of bond payable by years of maturity are as follow:

Tahun Jatuh Tempo/ Year of Maturity	Jumlah/ Total (Rp)
2024	1.900.000.000
2026	1.100.000.000
2027	634.000.000
2029	866.000.000
Total	4.500.000.000

a. Obligasi I Kereta Api Indonesia Tahun 2017

Pada tanggal 13 November 2017, Grup telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Obligasi I Kereta Api Indonesia tahun 2017 dengan 2 (dua) seri yaitu:

- Seri A senilai Rp1.000.000.000 dengan suku bunga 7,75% per tahun. Pada tanggal 18 November 2022, Grup telah melunasi Obligasi I seri A Kereta Api Indonesia Tahun 2017 sebesar Rp1.000.000.000 sesuai jadwal.
- Seri B senilai Rp1.000.000.000 dengan suku bunga 8,25% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 21 November 2024.

a. Kereta Api Indonesia Bonds I year 2017

On November 13, 2017, the Group has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia Bonds I year 2017 with 2 (two) series which are as follows:

- A Series amounting to Rp1,000,000,000 with a fixed interest rate of 7.75% per annum. On November 18, 2022, The Group has paid off Kereta Api Indonesia 2017 Bond I series A year 2017 of Rp1,000,000,000 on schedule.
- B Series amounting to Rp1,000,000,000 with annual interest rate of 8.25%. The bonds payable will mature on November 21, 2024.

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 21 November 2017, dari hasil penerbitan perdana Obligasi I tahun 2017 adalah sebesar Rp2.000.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan prospektus utang obligasi Grup, sekitar 55% dari dana yang diperoleh akan digunakan untuk penyelesaian proyek KA Bandara Soekarno-Hatta (Basoetta) dan sekitar 45% akan digunakan untuk pembelian kereta.

Total funds received by the Group on November 21, 2017, from the first issuance of Bonds I year 2017 was Rp2,000,000,000. Based on the agreement with PT Bank Mega Tbk as Trustee and the Group's prospectus for bonds payable, approximately 55% of funds received will be used for Soekarno-Hatta (Basoetta) Airport Train project and approximately 45% for purchasing trains.

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

Obligasi I Kereta Api Indonesia mendapatkan peringkat "AAA" untuk penerbitan obligasi dari PT Pemeringkat Efek Indonesia (PEFINDO). Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan bunga.

Kereta Api Indonesia Bonds I is rated "AAA" for the issuance of bonds by PT Pemeringkat Efek Indonesia (PEFINDO). The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and interest.

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

29. Bonds Payable (Continued)

Grup juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio-rasio keuangan tertentu selama periode utang obligasi sebagai berikut:

The Group is also required to maintain certain financial ratios during the bonds payable period as follows:

- a. Perbandingan Total Pinjaman terhadap Total Ekuitas tidak lebih dari 5:1
- b. Perbandingan Profit sebelum Beban Pajak Penghasilan dan Penyusutan dan Amortisasi terhadap Beban Bunga Pinjaman tidak kurang dari 1:1

- a. *Ratio of Total Debt to Total Equity is not more than 5:1*
- b. *Ratio of Earning Before Income Tax and Depreciation and Amortization to Interest Expenses is not less than 1:1*

Pada 12 April 2023, Obligasi I Kereta Api Indonesia mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 11 April 2023 hingga 1 April 2024.

On of April 12, 2023, Kereta Api Indonesia Bonds I is rated "AAA" by PEFINDO for the period April 11, 2023 until April 1, 2024.

b. Obligasi II Kereta Api Indonesia Tahun 2019

Pada tanggal 6 Desember 2019, Grup telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Obligasi II Kereta Api Indonesia tahun 2019 dengan 2 (dua) seri yaitu:

b. Kereta Api Indonesia Bonds II year 2019

On December 6, 2019, the Group has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia Bonds II year 2019 with 2 (two) series which are as follows:

- a. Seri A senilai Rp900.000.000 dengan suku bunga 7,75% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 16 Desember 2024.
- b. Seri B senilai Rp1.100.000.000 dengan suku bunga 8,20% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 16 Desember 2026.

- a. *A Series amounting to Rp900,000,000 with a fixed interest rate of 7.75% per annum. The bonds payable will mature on December 16, 2024.*
- b. *B Series amounting to Rp1,100,000,000 with annual interest rate of 8.20% per annum. The bonds payable will mature on December 16, 2026.*

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 13 Desember 2019, dari hasil penerbitan perdana Obligasi II tahun 2019 adalah sebesar Rp2.000.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan prospektus utang obligasi Grup, sekitar Rp1.200.000.000 akan digunakan untuk *refinancing* fasilitas pada PT Bank HSBC dan sisanya akan digunakan untuk pengadaan/perbaikan sarana.

Total funds received by the Group on December 13, 2019, from the first issuance of Bonds II year 2019 was Rp2,000,000,000. Based on the agreement with PT Bank Mega Tbk as Trustee and the Group's prospectus for bonds payable, around Rp1,200,000,000 that will be allocate for facility refinancing by PT Bank HSBC Indonesia and the rest will be used for procurement/maintenance.

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

Obligasi II Kereta Api Indonesia mendapatkan peringkat "AAA" untuk penerbitan obligasi dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan bunga.

Kereta Api Indonesia Bonds II is rated "AAA" for the issuance of bonds by PEFINDO. The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and interest.

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

29. Bonds Payable (Continued)

Grup juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio keuangan tertentu selama periode utang obligasi sebagai berikut:

The Group is also required to maintain certain financial ratios during the bonds payable period as follows:

- Perbandingan Total Pinjaman terhadap Total Ekuitas tidak lebih dari 5:1.
- Perbandingan Profit sebelum Beban Pajak Penghasilan dan Penyusutan dan Amortisasi terhadap Beban Bunga Pinjaman tidak kurang dari 1:1.

- Ratio of Total Debt to Total Equity is not more than 5:1.*
- Ratio of Earning Before Income Tax and Depreciation and Amortization to Interest Expenses is not less than 1:1.*

Pada 12 April 2023, Obligasi II Grup mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 11 April 2023 hingga 1 April 2024.

As of April 12, 2023, Group Bonds II is rated "AAA" by PEFINDO for the period April 11, 2023 until April 1, 2024.

c. Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahun 2022

Pada tanggal 29 Juli 2022, Grup telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia tahun 2022 dengan 2 (dua) seri yaitu:

c. Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I year 2022

On July 29, 2022, the Group has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I year 2022 with 2 (two) series which are as follows:

- Seri A senilai Rp634.000.000 dengan suku bunga 7,10% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 5 Agustus 2027.
- Seri B senilai Rp866.000.000 dengan suku bunga 8,00% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 5 Agustus 2029.

- A Series amounting to Rp634,000,000 with a fixed interest rate of 7.10% per annum. The bonds payable will mature on August 5, 2027.*
- B Series amounting to Rp866,000,000 with annual interest rate of 8.00% per annum. The bonds payable will mature on August 5, 2029.*

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 5 Agustus 2022, dari hasil penerbitan perdana Obligasi Berkelanjutan I tahun 2022 adalah sebesar Rp1.500.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan prospektus utang obligasi Grup, sekitar Rp1.000.000.000 digunakan untuk pembayaran utang pokok Obligasi I Kereta Api Indonesia tahun 2017 Seri A sisanya akan digunakan untuk pengembangan angkutan perkeretaapian Sumatera Bagian Selatan yang berupa prasarana perkeretaapian.

Total funds received by the Group on August 5, 2022, from the first issuance of Bonds I year 2022 was Rp1,500,000,000. Based on the agreement with PT Bank Mega Tbk as Trustee and the Group's prospectus for bonds payable, around Rp1,000,000,000 that allocated for for payment of Kereta Api Indonesia Bonds I year 2017 Series A and the rest will be used for developing railway transport in Southern Sumatera in form of railway infrastucture.

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

Obligasi Berkelanjutan I Grup mendapatkan peringkat "AA+" untuk penerbitan obligasi dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan bunga.

Group Continuing Bonds I is rated "AA+" for the issuance of bonds by PEFINDO. The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and interest.

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

Grup juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio keuangan tertentu selama periode utang obligasi sebagai berikut:

- Perbandingan Total Pinjaman terhadap Total Ekuitas tidak lebih dari 5:1.
- Perbandingan Profit sebelum Beban Pajak Penghasilan dan Penyusutan dan Amortisasi terhadap Beban Bunga Pinjaman tidak kurang dari 1:1.

Pada 12 April 2023, Obligasi Berkelanjutan I Grup mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 11 April 2023 hingga 1 April 2024.

29. Bonds Payable (Continued)

The Group is also required to maintain certain financial ratios during the bonds payable period as follows:

- Ratio of Total Debt to Total Equity is not more than 5:1.
- Ratio of Earning Before Income Tax and Depreciation and Amortization to Interest Expenses is not less than 1:1.

As of April 12, 2023, Group Continuing Bonds I is rated "AAA" by PEFINDO for the period April 11, 2023 until April 1, 2024.

30. Sukuk Ijarah

30. Sukuk Ijarah

	2023	2022	
Sukuk Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahun 2022:			Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk I Year 2022:
Seri A	117.350.000	117.350.000	Seri A
Seri B	382.650.000	382.650.000	Seri B
Jumlah	500.000.000	500.000.000	Total
Biaya Penerbitan Sukuk yang belum Diamortisasi	(1.413.806)	(1.692.889)	Unamortized Sukuk Issuance Cost
Jumlah Sukuk	498.586.194	498.307.111	Total Sukuk

Jumlah pembayaran kembali untuk sukuk ijarah menurut tahun jatuh tempo adalah sebagai berikut:

The amounts of repayments of sukuk ijarah by years of maturity are as follow:

Tahun Jatuh Tempo/ Year of Maturity	Jumlah/ Total
2027	117.350.000
2029	382.650.000
Total	500.000.000

a. Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022

Pada tanggal 29 Juli 2022, Grup telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022 dengan 2 (dua) seri yaitu:

- Seri A senilai Rp117.350.000 dengan dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp8.331.850 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 5 Agustus 2027.

a. Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase I year 2022

On July 29, 2022, the Group has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase I year 2022 with 2 (two) series which are as follows:

- A Series amounting to Rp117,350,000 with ijarah's installment benefit of Rp8,331,850 per annum. Sukuk will mature on August 5, 2027.

30. Sukuk Ijarah (Lanjutan)

- b. Seri B senilai Rp382.650.000 dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp30.612.000 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 5 Agustus 2029.

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 5 Agustus 2022, dari hasil penerbitan Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022 adalah sebesar Rp500.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan prospektus obligasi berkelanjutan I dan sukuk ijarah berkelanjutan I Kereta Api Indonesia, sekitar 78% akan digunakan untuk pengembangan angkutan perkeretaapian Sumatera Bagian Selatan yang berupa prasarana perkeretaapian dan sisanya akan digunakan untuk pengadaan sarana KA Bandara International Adi Soemarmo yang berupa sarana trainset KRDE.

Sukuk ijarah ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok.

Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia mendapatkan peringkat "AA+" atas Sukuk dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan cicilan imbalan ijarah setiap triwulan.

Grup juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio keuangan tertentu selama periode sukuk ijarah sebagai berikut:

- Perbandingan Total Pinjaman terhadap Total Ekuitas tidak lebih dari 5:1.
- Perbandingan Profit sebelum Beban Pajak Penghasilan dan Penyusutan dan Amortisasi terhadap Beban Bunga Pinjaman tidak kurang dari 1:1.

Pada 12 April 2023, Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Grup mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 11 April 2023 hingga 1 April 2024.

30. Sukuk Ijarah (Continued)

- b. B Series amounting to Rp382,650,000 with ijarah's installment benefit of Rp30,612,000 per annum. Sukuk will mature on August 5, 2029.

Total funds received by the Group on August 5, 2022, from the first issuance of Continuing Sukuk Ijarah I year 2022 was Rp500.000.000. Based on the agreement with PT Bank Mega Tbk as Trustee and prospectus for continuing bonds I and continuing sukuk ijarah I Kereta Api Indonesia, around 78% that will be allocate for developing railway transport in Southern Sumatera in form of railway infrastructure and the rest will be used for procurement of Adi Soemarmo International Airport Train facilities in form of KRDE trainset.

Sukuk ijarah were offered at 100% of the principal amount.

Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I is rated "AA+" for the issuance of Sukuk by PEFINDO. The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and ijarah benefit paid quarterly.

The Group is also required to maintain certain financial ratios during the Sukuk Ijarah period as follows:

- Ratio of Total Debt to Total Equity is not more than 5:1.
- Ratio of Earning Before Income Tax and Depreciation and Amortization to Interest Expenses is not less than 1:1.

As of April 12, 2023, Group Continuing Sukuk Ijarah I rated "AAA" by PEFINDO for the period April 11, 2023 until April 1, 2024.

31. Liabilitas Jangka Panjang Lainnya

Kewajiban jangka panjang lainnya merupakan dana titipan dari iuran pensiun dana tambahan dari Pemerintah Republik Indonesia dan PT Taspen (Persero) sebagai pembayaran manfaat masa lalu para karyawan eks-Pegawai Negeri Sipil. Dana titipan ini termasuk titipan dana kesehatan pegawai akan dibayarkan sesuai perjanjian dengan pihak

31. Other Long-term Liabilities

Other Long-term liabilities represent deposit funds from pension contribution and additional funds from the Government of Republic of Indonesia and PT Taspen (Persero) for payment of past benefits of ex-Civil Servant employee. This funds include employee's healthy deposit which will be paid to the fund management party based on agreement.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**31. Liabilitas Jangka Panjang Lainnya
(Lanjutan)**

pengelola dana. Dana titipan disimpan dalam bentuk rekening bank dan deposito. Rincian liabilitas jangka panjang lainnya sebagai berikut:

	2023	2022
Titipan Dana Iuran Pensiun		
Saldo Awal	76.394.632	88.598.426
Penerimaan:		
Penerimaan Dana Iuran Pensiun	429.685.768	434.190.756
Pengembangan Dana	29.636.734	2.104.723
Subjumlah	459.322.502	436.295.479
Pembayaran		
BPJS Ketenagakerjaan	195.515.713	163.884.982
PT Taspen (Persero)	139.073.346	113.195.726
PT Asuransi Jiwa IFG (Life)	109.869.142	171.418.565
Subjumlah	444.458.201	448.499.273
Saldo Akhir	91.258.933	76.394.632
Titipan Dana Kesehatan Pegawai	60.679.342	53.402.087
Tantiem Direksi	7.592.201	--
Jumlah	159.530.476	129.796.719

Kisaran suku bunga per tahun dan jangka waktu deposito berjangka adalah sebagai berikut:

	2023	2022
Rupiah	6,00% - 12,00%	6,00% - 12,00%
Jangka Waktu	1 Bulan/ Months (ARO)	1 Bulan/ Months (ARO)

Deposit funds are kept in the form of bank accounts and time deposits. Details of other Long-term liabilities are as follows:

Pension Fund Deposits
Beginning Balance
Receipts:
Pension Fund Receipts
Fund Development
Subtotal
Payments
BPJS Ketenagakerjaan
PT Taspen (Persero)
PT Asuransi Jiwa IFG (Life)
Subtotal
Ending Balance
Employee Healthy Deposits
Director's Tantiem
Total

Interest rates per annum and maturity period of time deposits are as follows:

Rupiah
Maturity Year

32. Modal Saham

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 62 tahun 2022 tanggal 31 Desember 2022, Akta No. 122 tanggal 11 Januari 2023 dari Notaris Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notaris di Bandung dan telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-01.03-0008225 tanggal 17 Januari 2023 tentang penambahan modal yang ditempatkan dan disetor yang semula sebesar Rp19.168.743.000 menjadi sebesar Rp22.368.743.000.

32. Share Capital

Based on Government Regulation of Republic of Indonesia No. 62 Year 2022 dated December 31, 2022, Deed No. 122 dated January 11, 2023 Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., and has been approved by the Minister of Law and Human Rights of Republic of Indonesia No. AHU-AH-01.03-0008225 dated January 17, 2023 regarding the additional of issued and paid-in capital from Rp19,168,743,000 to Rp22,368,743,000.

Pemegang Saham/ Shareholder	Jumlah Lembar Saham Ditempatkan dan Disetor Penuh/ Number of Issued and Fully Paid Shares	Persentase Kepemilikan Saham/ Percentage of Ownership	Jumlah Nilai Saham/ Total Share Value	Tahun/ Year
Pemerintah Republik Indonesia/ The Government of Republic of Indonesia	22.368.743 19.168.743	100%	22.368.743.000 19.168.743.000	31 Desember 2023/ December 31, 2023 31 Desember 2022/ December 31, 2022

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

32. Modal Saham (Lanjutan)

32. Share Capital (Continued)

Mutasi saldo modal disetor sebagai berikut:

Movement on the balance of paid-in capital is as follows:

	2023	2022	
Saldo Awal Tahun	19.168.743.000	19.168.743.000	Beginning Balance
Penambahan Modal Disetor (Catatan 33)	3.200.000.000	--	Additional on Paid in Capital (Notes 33)
Jumlah	22.368.743.000	19.168.743.000	Total

33. Tambahan Penyertaan Modal Negara

33. Addition Of Government's Capital Investment

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 62 tahun 2022 tanggal 31 Desember 2022 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia, disebutkan bahwa Negara Republik Indonesia telah melakukan penambahan penyertaan modal sebesar Rp3.200.000.000.

Based on Government Regulation of Republic of Indonesia No. 62 Year 2022 dated December 31, 2022 regarding Additional of Republic Indonesia's Capital into Share Capital of (Persero) PT Kereta Api Indonesia, it was stated that the State of Republic Indonesia had added up its capital investment to the Company's amounting to Rp3,200,000,000.

Penambahan modal yang ditempatkan dan disetor Perusahaan sebesar Rp3.200.000.000 tersebut berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara tahun 2022 yang dipergunakan untuk penyelesaian proyek Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung.

The additional of issued and paid-in capital of the Company amounting Rp3,200,000,000 came from State's Budget Years 2022 used for the completion of the fast train project between Jakarta and Bandung.

Pada 31 Desember 2023, seluruh Penambahan Penyertaan Modal Negara tersebut telah disetujui sebagai tambahan modal saham Perusahaan (Catatan 32).

On December 31, 2023, All Additional of Republic Indonesia's Capital has been approved as additional share capital of the Company (Note 32).

34. Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Entitas Anak

34. Difference in transactions of changes in equity of subsidiaries

Selisih transaksi perubahan ekuitas entitas anak senilai Rp24.069.720 merupakan dampak transaksi peralihan bisnis Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta (KA Basoetta) dari Railink ke KCI.

The difference in transactions for changes in equity in subsidiaries worth Rp24,069,720 is the impact of the transaction of transferring the Soekarno-Hatta Airport Railway (KA Basoetta) business from Railink to KCI.

Berdasarkan Akta Jual Beli No. 10 antara PT Railink dengan PT Kereta Commuter Indonesia tanggal 30 Desember 2022, telah dilakukan jual beli bisnis KA Basoetta, harga jual beli yang disepakati adalah Rp329.800.000 dengan obyek jual beli:

Based on the Deed of Sale and Purchase No.10 between PT Railink and PT Kereta Commuter Indonesia dated 30 December 2022, a sale and purchase of the Soekarno-Hatta Airport Railway business was carried out, the agreed sales price was Rp329,800,000 with the object of sales:

1. 10 unit train set Kereta Rel Listrik (*Electrical Multiple Unit*);

1. 10 units of electric train sets (*Electrical Multiple Units*);

34. Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Entitas Anak (Lanjutan)

2. 2 (dua) unit *double crane hoist*;
3. 2 (dua) unit kendaraan bermotor;
4. Peralatan kantor yang berada di kantor Railink yang berlokasi di gedung Kereta Bandara, Jl. Tanjung Karang No.1, RT.011/RW.020, Kelurahan Kebon Melati, Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat, Provinsi DKI Jakarta;
5. *Gateway* penjualan tiket dengan *e-ticketing system* yang berada di Stasiun Manggarai, Stasiun Sudirman BNI City, Stasiun Batu Ceper, Stasiun Duri, dan Stasiun Bandara Soekarno-Hatta; dan
6. *Interior City Railway Station* yang berada di Stasiun Sudirman BNI City.

Selain aset tetap, beberapa Perjanjian Material juga dialihkan seperti:

1. Perjanjian Induk No. RL/DIR/PKS/028/VII/2015 tanggal 7 Juli 2015 tentang Kerjasama Penyelenggaraan Perkeretaapian Bandara Soekarno-Hatta antara Perusahaan, PT AP II dan Railink;
1. Perjanjian antara Perusahaan dan Railink tentang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian di City Railways Station (CRS) dan Stasiun Perhentian KA Bandara Soekarno-Hatta No. RL/DIR/PKS/022/IV/2018 tanggal 18 April 2018;
2. Perjanjian Kredit Sindikasi No. 05 tanggal 20 April 2015 yang telah diperbaharui dengan Akta Adendum Perjanjian Kredit Sindikasi No. 16 tanggal 20 Oktober 2015 yang dibuat oleh Notaris Julius Purnawan, S.H., M.Si, Perusahaan memperoleh fasilitas pinjaman sindikasi dari PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk (Agen Fasilitas), PT Bank Central Asia Tbk (Agen Jaminan), PT Bank Mandiri (Persero) Tbk (Peserta) dan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (Peserta); dan
3. Perjanjian-perjanjian lain yang dimiliki oleh Perusahaan dan dibutuhkan oleh KCI untuk atau terkait operasional KA Bandara Soekarno-Hatta.

Persetujuan penambahan pengoperasian pada lintas pelayanan Manggarai-Bandara Udara Soekarno-Hatta oleh KCI sesuai dengan Surat Keputusan Kementerian Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perkeretaapian No. KA.005/1/4/DJKA/2022, pada tanggal 29 Juli 2022.

34. Difference in transactions of changes in equity of subsidiaries (Continued)

2. 2 (two) units of *double crane hoists*;
3. 2 (two) units of vehicles;
4. Office equipment located at the Railink office located at the Airport Train building, Jl. Tanjung Karang No.1, RT.011/RW.020, Kebon Melati Village, Tanah Abang District, Central Jakarta City, DKI Jakarta Province;
5. Ticket sales gateway with *e-ticketing system* which are located at Manggarai Station, Sudirman BNI City Station, Batu Ceper Station, Duri Station, and Soekarno-Hatta Airport Station; and
6. Interior of the City Railway Station located at the Station Sudirman BNI City.

Besides fixed assets, certain Material Agreements are also transferred such as:

1. Other agreement owned by the Company and needed by KCI for or related to operational of Soekarno-Hatta Airport Railway.
2. The agreement between the Company and Railink regarding the Operational of Railway Infrastructure in City Railways Station (CRS) and the Stop Station of Soekarno-Hatta Airport Railway No. RL/DIR/PKS/022/IV/2018 dated April 18, 2018;
3. Deed of Syndicated Credit Agreement No. 05 dated April 20, 2015 which has been amended with Deed of Addendum for Syndicated Credit Agreement No. 16 dated October 20, 2015 made by Notary Julius Purnawan, S.H., M.Si, the Company obtained syndicated loan facility from PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk (Facility Agent), PT Bank Central Asia Tbk (Fiducia Agent), PT Bank Mandiri (Persero) Tbk (Member) and PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (Member); and
4. Other agreement owned by the Company and needed by KCI for or related to operational of Soekarno-Hatta Airport Railway.

Approval of additional operations on the Manggarai-Soekarno-Hatta Airport service route by KCI in accordance with the Decree of the Ministry of Transportation through the Director General of Railways No. KA.005/1/4/DJKA/2022, on 29 July, 2022.

35. Penggunaan Laba Bersih dan Saldo Laba Perusahaan

Berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Tahun Buku 2022, Grup membukukan laba yang diatribusikan kepada entitas induk sebesar Rp1.782.040.477 yang dialokasikan penggunaannya sebagai berikut:

- Rp900.000.000 sebagai cadangan umum.
- Rp882.040.477 sebagai cadangan lainnya.

35. Distribution of the Company's Net Profit and Retained Earnings

Based on General Meeting of Shareholders 2022, the Group booked income attributed to owner of the parent entity amounted to Rp1,782,040,477 which was allocated for use as follows:

- Rp900,000,000 as general reserve.
- Rp882,040,477 as other reserves.

36. Selisih Likuidasi

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, Perusahaan 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 November 1999, tercatat modal dan cadangan berupa sisa likuidasi sebesar Rp2.208.251.318.

Berdasarkan laporan posisi keuangan pembukaan Perusahaan per 1 Juni 1999 yang diaudit oleh BPKP Perwakilan Provinsi Jawa Barat berdasarkan Laporan No. LAP-02.02.05-13026/PW.10.5/1999 tertanggal 18 November 1999, sisa likuidasi sebesar Rp2.208.251.318 diperhitungkan sebagai modal yang disetor sebesar Rp2.200.000.000, sisanya sebesar Rp8.251.318 menjadi cadangan modal.

Atas cadangan modal sebesar Rp8.251.318 telah dipindah bukukan sebagai berikut:

Saldo per 1 Juni 1999	8.251.318
Dipindahkan ke saldo laba	(832.180)
Saldo per 31 Desember 1999	7.419.138
Dipindahkan ke Bantuan Pemerintah yang Belum Ditetapkan Statusnya (BPYBDS)	(187.293)
Saldo per 31 Desember 2000	7.231.845
Dipindahkan ke BPYBDS	(6.263.710)
Jumlah	968.135

36. Difference of Liquidation

Based on Government Regulation No. 19 of 1998, the Company changed its status from a Public Company to a Limited Company starting June 1, 1999.

Based on the Independent Auditors' Report on Perusahaan Umum Kereta Api Financial Position of Liquidation as of May 31, 1999 which was audited by Representative Office of BPKP of West Java Province, based on Report No. LAP-02.02.05-12720/PW.10.5/99 dated November 9, 1999, it was recorded that capital and its reserves in the form of remaining balance upon liquidation amounted to Rp2,208,251,318.

Based on the Company's opening balance report as of June 1, 1999 which was audited by Representative Office of BPKP of West Java Province, based on Report No. LAP-02.02.05-13026/PW.10.5/1999 dated November 18, 1999, the remaining of liquidation value amounted to Rp2,208,251,318 was taken into account as paid up capital of Rp2,200,000,000, where the remaining of Rp8,251,318 into capital reserves.

The capital reserves amounted to Rp8,251,318 has been transferred as follows:

Balance as of June 1, 1999
Balance as of December 31, 1999
Transferred to Government Equity Participation (BPYBDS)
Balance as of December 31, 2000
Transferred to Government Equity Participation
Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

37. Kepentingan Non-pengendali

37. Non-Controlling Interest

Kepentingan non-pengendali atas aset bersih:

Non-controlling interests in net assets:

	2023	2022	
PT Angkasa Pura II (Persero)	80.591.675	84.717.926	PT Angkasa Pura II (Persero)
Yayasan Pusaka	8.869.637	7.735.980	Yayasan Pusaka
Jumlah	89.461.312	92.453.906	Total

Kepentingan non-pengendali atas laba (rugi) bersih:

Net income (loss) attributable to non-controlling interests:

	2023	2022	
Yayasan Pusaka	1.620.948	1.532.835	Yayasan Pusaka
PT Angkasa Pura II (Persero)	(3.994.112)	(97.584.092)	PT Angkasa Pura II (Persero)
Jumlah	(2.373.164)	(96.051.257)	Total

Kepentingan non-pengendali atas jumlah laba (rugi) komprehensif:

Total comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests:

	2023	2022	
Yayasan Pusaka	1.582.123	1.469.296	Yayasan Pusaka
PT Angkasa Pura II (Persero)	(4.126.252)	(97.554.053)	PT Angkasa Pura II (Persero)
Jumlah	(2.544.129)	(96.084.757)	Total

Kepentingan non-pengendali PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan kepentingan non-pengendali atas penyertaan saham pada Railink pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022.

Non-controlling interest of PT Angkasa Pura II (Persero) is a non-controlling interest of investment in Railink as of December 31, 2023 and 2022, respectively.

Sedangkan untuk Yayasan Pusaka merupakan kepentingan non-pengendali atas penyertaan saham pada:

- 1) PT Reska Multi Usaha
- 2) PT Kereta Commuter Indonesia
- 3) PT KA Pariwisata
- 4) PT KA Logistik
- 5) PT KA Properti Manajemen

Meanwhile, Yayasan Pusaka is a non-controlling interest in this following ownership:

- 1) PT Reska Multi Usaha
- 2) PT Kereta Commuter Indonesia
- 3) PT KA Pariwisata
- 4) PT KA Logistik
- 5) PT KA Properti Manajemen

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

38. Pendapatan Angkutan dan Usaha Lainnya

38. Transportation and Other Operating Revenues

	2023	2022	
Angkutan Penumpang			Passenger Transportation Services
Kelas Eksekutif (Kelas 1)	4.505.495.626	3.327.981.793	Executive Class (First Class)
Kelas Bisnis (Kelas 2)	293.899.485	190.215.545	Business Class (Second Class)
Kelas Ekonomi (Kelas 3)	5.142.430.514	3.446.297.950	Economy Class (Third Class)
Subjumlah	9.941.825.625	6.964.495.288	Subtotal
Angkutan Barang			Goods Transportation Services
Batu Bara	10.190.706.710	8.404.397.301	Coal
Peti Kemas	414.804.866	422.235.968	Container
BBM	385.496.853	372.226.102	Fuel
Semen	272.245.319	270.912.109	Cement
Parcel/ Hantaran	230.744.572	213.228.156	Parcel/ Delivery
Perkebunan	132.624.248	128.083.622	Plantation
Lainnya	19.439.801	21.949.007	Other
Subjumlah	11.646.062.369	9.833.032.265	Subtotal
Pendukung Angkutan KA			Transportation Support
Prapurna dan Bongkar-Muat	481.252.379	414.245.336	Dooring and Loading-Unloading
Angkutan KA Lainnya	212.247.737	154.951.124	Others Railway Transportation
Service on Train dan Restorasi KA	176.275.711	144.414.578	Service and Restaurant on Train
Subjumlah	869.775.827	713.611.038	Subtotal
Non-Angkutan			Non-Transportation
Pendapatan			Assets Optimization
Optimalisasi Aset (Catatan 16)	649.662.475	630.197.305	Income (Note 16)
Pekerjaan Pihak Ketiga	606.411.499	541.324.100	Third Party Services
Lainnya	524.079.321	404.166.635	Others
Subjumlah	1.780.153.295	1.575.688.040	Subtotal
Kompensasi Pemerintah			Government Compensation
Pendapatan Pelayanan Publik (PSO)	2.919.969.049	3.242.766.866	Public Service Obligation (PSO)
Pemeliharaan			Infrastructure Maintenance
Infrastruktur (IMO)	468.710.820	461.331.527	Operation (IMO)
Angkutan Perintis	137.790.056	176.146.640	Pioneer Transportation
Subjumlah	3.526.469.925	3.880.245.033	Subtotal
Jumlah	27.764.287.041	22.967.071.664	Total

Pendapatan jasa angkutan penumpang merupakan pendapatan dari hasil penjualan tiket perjalanan kereta api jarak jauh dan jarak dekat.

Passenger transportation services revenue represents revenue generated from ticket sales of long and short distance trains.

Pendapatan jasa angkutan barang merupakan pendapatan atas jasa angkutan barang dengan menggunakan gerbong dan peti kemas.

Freight transportation services revenue represents revenue generated from freight transportation by carriages and containers.

Pendapatan pendukung angkutan merupakan pendapatan yang diperoleh selain jasa angkutan barang dan penumpang namun masih berhubungan dengan aktivitas pengangkutan, meliputi: suplesi, bagasi, angkutan KA lainnya serta pendapatan penunjang operasional, pendapatan jasa pengangkutan lanjutan (antara stasiun kereta api dengan gudang barang), jasa terminal peti kemas dan jasa pengawasan.

Revenue of transportation supports represents revenue generated from transportation activities beside of freight and passenger transportation services, such as: suplesi, baggage, operational supports, extended transportation service (connecting between railway station and warehouse), container terminal service and safeguard service.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**38. Pendapatan Angkutan dan Usaha Lainnya
(Lanjutan)**

Pendapatan optimalisasi aset merupakan pendapatan sewa menyewa properti di dalam dan di luar stasiun.

Pendapatan kompensasi Pemerintah merupakan pendapatan kompensasi yang diperoleh atas pelaksanaan penugasan dari Pemerintah untuk pelayanan umum, pemeliharaan infrastruktur, serta pengembangan jalur kereta perintis.

38. Transportation and Other Operating Revenues (Continued)

Assets optimalization income represents income generated from property leases inside and outside of the station.

Government compensation income represents compensation income obtained for implementation of assignments from the Government for public services, infrastructures maintenance, and pioneer railways track development.

39. Beban Angkutan dan Usaha Lainnya

39. Transportation and Other Operating Cost

	2023	2022
Beban Operasi Langsung		
BBM dan Listrik Aliran Atas Pegawai	3.999.527.028	3.039.591.426
Perawatan Sarana	3.163.534.250	2.668.857.831
Pendukung Operasional dan Angkutan	2.980.866.341	2.358.031.804
Penyusutan Sarana	1.350.236.730	976.944.133
Penyusutan Fasilitas Dipo dan Balai Yasa	826.075.525	798.624.008
Asuransi	134.839.964	119.015.433
Bongkar Muat	81.715.184	68.799.082
Subjumlah	12.601.840.622	10.085.760.315
Beban Operasi Tidak Langsung		
Pegawai	2.474.453.496	2.103.473.439
Perawatan dan Operasi Prasarana	1.756.622.456	1.313.457.894
Beban Keamanan dan Kebersihan	790.930.267	704.827.257
Penyusutan Prasarana dan Amortisasi	661.816.789	434.188.506
Beban Penggunaan Prasarana (TAC)	611.380.123	470.828.098
Beban Optimalisasi Aset (Catatan 16)	511.938.878	648.309.642
Beban Stasiun	197.380.905	104.459.793
Perawatan Prasarana		
Pendukung Angkutan KA	69.908.171	64.988.731
Subjumlah	7.074.431.085	5.844.533.360
Jumlah	19.676.271.707	15.930.293.675

Direct Operating Expenses
Fuel and Flux Over Electricity
Employees
Rolling Stock Maintenance
Operational and Railway Support
Rolling Stock Depreciation
Dipo and Balai Yasa
Facilities Depreciation
Insurance
Loading-Unloading
Subtotal
Indirect Operating Expenses
Employees
Infrastructure Operation and Maintenance
Security and Cleaning Expense
Infrastructure Depreciation
and Amortization
Track Access Charge (TAC)
Asset Optimalization Expense (Note 16)
Railway Station Expense
Transportation Supporting
Facility Maintenance
Subtotal
Total

40. Beban Usaha

40. Operating Expenses

	2023	2022
Pegawai	2.870.874.456	2.466.173.859
Pemasaran	238.721.485	177.515.152
Perlengkapan dan Operasional Kantor	214.509.157	181.311.576
Teknologi dan Sistem Informasi	191.216.621	144.107.282
Pendidikan dan Pelatihan	149.609.220	142.533.291
Rapat/ Akomodasi	135.391.442	118.755.270
Administrasi	124.309.044	113.740.157
Penyusutan Fasilitas	99.798.926	129.430.614
Pajak Bumi dan Bangunan	87.764.692	78.113.981
Konsultan, Penelitian dan Pengembangan	80.752.194	62.078.041
Penurunan Nilai Aset Keuangan	34.265.549	50.772.847
Jumlah	4.227.212.786	3.664.532.070

Employee
Marketing
Office Equipment and Operations
Technology and Information System
Education and Training
Meeting/ Accommodation
Administration
Facilities Depreciation
Land and Building Tax
Consultant, Research and Development
Impairment Financial Assets
Total

41. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi

Perusahaan merupakan bagian dari suatu kelompok usaha sebagaimana dijelaskan di bawah, dalam menjalankan operasinya berhubungan dan melakukan transaksi dengan pihak-pihak yang berelasi. Mengenai hubungan tersebut, tidak terdapat perbedaan syarat dan kondisi atas transaksi yang dilakukan dengan pihak ketiga.

Sifat hubungan dengan pihak-pihak yang berelasi sebagai berikut:

- a) Pemerintahan Republik Indonesia diwakili oleh Menteri BUMN merupakan pemegang saham Perusahaan dan BUMN lain memiliki hubungan afiliasi melalui penyertaan modal Pemerintah Republik Indonesia.
- b) Perusahaan menempatkan dan meminjam dana pada bank-bank yang dimiliki Pemerintah dengan persyaratan dan tingkat bunga normal sebagaimana yang berlaku untuk nasabah pihak ketiga.
- c) Perusahaan yang menandatangani perjanjian dalam rangka usaha, dengan BUMN-BUMN lain merupakan entitas anak BUMN serta badan-badan lembaga-lembaga pemerintah yang berwenang.
- d) Memiliki anggota pengurus yang sama dengan entitas anak, yaitu Direksi Perusahaan yang juga merupakan Komisaris pada entitas anak.
- e) Dewan Komisaris dan Direksi merupakan personil manajemen kunci Grup.

41. Balance and Nature of Transaction with Related Parties

The Company is a part of a business group as described below in performing its operations and transactions with related parties. Regarding this relationship, there are no differences in terms and conditions of transactions made with third parties.

Nature of relationship with a related parties are as follows:

- a) *The Government of Republic of Indonesia represented by the Minister of State-Owned Enterprises is the Company's shareholder and other state affiliates through a capital investment of the Government of Republic of Indonesia.*
- b) *The Company places and borrows funds from banks owned by the Government with the terms and interest rates normally applicable to third parties.*
- c) *The Company entered into business agreement with other state-owned enterprises or its subsidiaries or other authorized government's agencies.*
- d) *Has the same management member in subsidiary, as the Company's Board of Directors who are also subsidiary's Commissioners.*
- e) *The Board of Commissioners and Directors are member of the key management of the Group.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

41. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

Berikut adalah transaksi dengan pihak berelasi yang material:

Pihak Berelasi/ Related Parties	Hubungan/ Nature of Relationship
Pemerintah Republik Indonesia	Pemegang Saham melalui Kementerian BUMN/ <i>Shareholders through the Ministry of SOEs</i>
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT BPRS Baiturridha Pusaka	Entitas Asosiasi/ <i>Associate</i>
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Pertamina (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Industri Kereta Api (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Perkebunan Nusantara III (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Rajawali Nusantara Indonesia (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Pupuk Indonesia (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Biofarma (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Adhi Karya (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Aviata Pariwisata Indonesia (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Barata Indonesia (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT LEN Industri (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
Kementerian Keuangan Republik Indonesia	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Jasa Marga (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	Ventura Bersama/ Joint Venture
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
Perum PPD	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>

41. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

Below are the material transactions with related parties:

Jenis Transaksi/ Nature of Transaction
Hak Konsesi atas Prasarana Kereta Api, Pemberian Pinjaman Jangka Panjang PEN, dan Perpajakan/ <i>Railway Infrastructure of Concession Rights, provide long term loans PEN and Taxation</i>
Penerimaan Dana atas Penyelenggaraan angkutan PSO, Perintis, dan Perawatan IMO, Pembayaran Bunga, dan Pembayaran TAC/ <i>Receipts compensation for Public Service Liabilities, Pioneer Compensation and IMO, Interest Payment and TAC Payment</i>
Penempatan Giro, Deposito Berjangka, Dana yang Dibatasi Penggunaannya, Fasilitas Kredit Modal Kerja, Fasilitas Kredit Sindikasi/ <i>Placement Current Account, Time Deposit, Restricted Funds, Syndicated Loans Facility, Finance cost, Finance income and Pension Fund</i>
Penempatan Giro, Deposito Berjangka, Dana yang Dibatasi Penggunaannya, Fasilitas Kredit Modal Kerja, Fasilitas Kredit Sindikasi, Persewaan Lahan, Biaya Keuangan, Pendapatan Bunga, Pendapatan Sewa, Dana Pensiun, dan Dana Kesehatan Pegawai/ <i>Placement Current Account, Time Deposit, Restricted Funds, Working Capital Credit Facility, Syndicated Loans Facility, Land lease, Property lease, Finance cost, Interest income, Lease income, Pension Fund and Employee Healthy Fund</i>
Penempatan Giro, Deposito Berjangka, Dana yang Dibatasi Penggunaannya, Fasilitas Kredit Modal Kerja, Fasilitas Kredit Sindikasi, Persewaan Lahan, Biaya Keuangan, Asuransi Pegawai, Pendapatan Bunga, Pendapatan Sewa dan Dana Pensiun/ <i>Placement Current Account, Time Deposit, Restricted Funds, Working Capital Credit Facility, Syndicated Loans Facility, Land lease, Finance cost, Employee Insurance, Interest income, Lease income and Pension Fund</i>
Penempatan Giro, Deposito Berjangka, Hak Konsesi atas Prasarana Kereta Api, Pemberian Pinjaman Jangka Panjang PEN, dan Perpajakan/ <i>Railway Infrastructure of Concession Rights, provide long term loans PEN and Taxation</i>
Penempatan Giro dan Deposito Berjangka/ <i>Placement Current Account and Time Deposit</i>
Penerimaan dari Jasa Angkutan dan Jasa Pendukung/ <i>Receipts from Transportation Services and Supporting Services</i>
Pembelian Bahan Bakar Minyak dan Jasa Pendukungnya, Penerimaan dari Jasa Angkutan dan Sewa Lahan/ <i>Purchase of fuel and lubricants for infrastructure operations at maintenance stations and railway facilities</i>
Penerimaan dari Jasa Angkutan dan Jasa Pendukung/ <i>Receipts from Transportation Services and Supporting Services</i>
Pembelian Aset Sarana, Pembelian Suku Cadang, Jasa Perawatan Sarana, Penerimaan Jasa Teknis Sarana, dan Jasa Angkutan/ <i>Purchase of Rolling Stock Assets, Spare Parts, Rolling Stock Maintenance Services, Receipts Rolling Stock Technical Services, and Transportation Services</i>
Persewaan Lahan/ <i>Land Lease</i>
Penerimaan dari Jasa Angkutan dan Jasa Pendukung/ <i>Receipts from Transportation Services and Supporting Services</i>
Penerimaan dari Jasa Angkutan dan Jasa Pendukung/ <i>Receipts from Transportation Services and Supporting Services</i>
Persewaan Lahan/ <i>Land Lease</i>
Persewaan Lahan, Pembayaran Listrik Operasional dan Listrik Aliran Atas/ <i>Land lease, Payment of Operation Electricity and Flux Over Electricity</i>
Penerimaan dari Jasa Angkutan dan Jasa Pendukung/ <i>Receipts from Transportation Services and Supporting Services</i>
Penerimaan dari Persewaan Lahan/ <i>Receipts from Land Lease</i>
Kontraktor dalam Pembangunan Proyek LRT Jabodebek/ <i>Contractor for construction of Jabodebek Light Rail Transit infrastructure</i>
Pembayaran Persewaan Lahan dan Utilitas Bandara/ <i>Payment of Land Lease and Airport Utility</i>
Pembayaran Jasa Konsultasi/ <i>Payment of Consultation Service</i>
Pembelian Suku Cadang Sarana/ <i>Purchase of Spare Parts of Rolling Stock</i>
Pembelian Suku Cadang Prasarana/ <i>Purchase of Infrastructure spare parts</i>
Pembayaran Tiket Pesawat/ <i>Airline Ticket Payment</i>
Fasilitas Kredit Sindikasi dan Biaya Keuangan/ <i>Syndicated Credit Facility and Finance Cost</i>
Fasilitas Kredit Sindikasi dan Biaya Keuangan/ <i>Syndicated Credit Facility and Finance Cost</i>
Fasilitas Pinjaman Subordinasi dan Biaya Keuangan/ <i>Subordination Loans Facility and Finance Cost</i>
Penerimaan dari Pekerjaan Alih Daya/ <i>Receipts from Outsourcing Employee</i>
Asuransi Pegawai/ <i>Employee Insurance</i>
Piutang Lain-lain/ Other Receivables
Pembayaran Jasa Telekomunikasi/ <i>Payment for Telecommunication Services</i>
Penerimaan Jasa Angkutan/ <i>Receipts from Transportation Services</i>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

41. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

41. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

	2023	2022
Bank (Catatan 5)		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.376.602.397	1.805.804.641
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.346.496.081	1.468.404.783
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	693.678.680	1.552.301.430
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	33.198.909	66.976.823
PT BPRS Baiturridha Pusaka	6.911.327	1.143.975
Jumlah Bank (Rupiah)	3.456.887.394	4.894.631.652
% Terhadap Jumlah Aset	4,25%	6,84%
Deposito (Catatan 5)		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	875.615.360	80.200.000
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	305.000.000	50.000.000
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	150.000.000	207.310.000
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	50.000.000	55.000.000
PT BPRS Baiturridha Pusaka	6.000.000	6.000.000
Jumlah Deposito	1.386.615.360	398.510.000
% Terhadap Jumlah Aset	1,70%	0,56%
Dana Dibatasi		
Penggunaannya (Catatan 6)		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.012.638.903	3.219.724.534
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	845.707.566	2.173.167.815
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	702.533.689	198.001.969
Jumlah Dana Dibatasi Penggunaannya	2.560.880.158	5.590.894.318
% Terhadap Jumlah Aset	3,15%	7,81%
Piutang Usaha (Catatan 7)		
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	968.595.805	832.018.463
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	187.421.191	416.680
PT Pertamina (Persero)	42.561.456	44.583.938
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	38.589.904	27.574.218
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV	8.727.229	9.521.422
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	4.100.904	3.069.913
PT Kereta Cepat Indonesia China	2.901.356	--
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	2.724.885	372.089
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	2.606.264	1.549.691
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.706.446	1.885.589
PT Biofarma (Persero)	1.427.810	1.782.455
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	827.433	13.382.380
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	753.896	738.022
PT Industri Kereta Api (Persero)	460.829	16.011.636
PT Pupuk Indonesia (Persero)	3.413	1.541.046
PT Rajawali Nusantara Indonesia (Persero)	--	1.507.915
Lain-lain (masing-masing dibawah Rp1 miliar)	3.557.124	7.325.187
Jumlah Piutang Usaha	1.266.965.945	963.280.644
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(13.851.143)	(28.650.899)
Jumlah - Bersih	1.253.114.802	934.629.745
% Terhadap Jumlah Aset	1,54%	1,31%
Piutang Lain-lain (Catatan 8)		
Lancar		
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	8.183.000	--
Tidak Lancar		
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	103.700.228	103.700.228
PT Pertamina (Persero)	3.808.156	3.808.156
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	1.917.139	1.917.139
Perum PPD	500.000	500.000
Jumlah Piutang Lain-lain	118.108.523	109.925.523
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(109.925.523)	(109.925.523)
Jumlah Bersih	8.183.000	--
% Terhadap Jumlah Aset	0,01%	0,00%

Bank (Note 5)	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	
PT BPRS Baiturridha Pusaka	
Total Bank (IDR)	
% to Total Assets	
Time Deposits (Note 5)	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	
PT BPRS Baiturridha Pusaka	
Total Time Deposits	
% to Total Assets	
Restricted Fund (Note 6)	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
Total Restricted Fund	
% to Total Assets	
Trade Receivables (Note 7)	
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	
Ministry of Transportation Republic Indonesia	
PT Pertamina (Persero)	
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV	
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	
PT Kereta Cepat Indonesia China	
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Biofarma (Persero)	
PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Industri Kereta Api (Persero)	
PT Pupuk Indonesia (Persero)	
PT Rajawali Nusantara Indonesia (Persero)	
Others (Each Under Rp1 Billion)	
Total Trade Receivables	
Allowance for Impairment Losses	
Total - Net	
% to Total Assets	
Other Receivable (Note 8)	
Current	
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	
Non-current	
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	
PT Pertamina (Persero)	
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	
Perum PPD	
Total Other Receivables	
Allowance for Impairment Losses	
Total Net	
% to Total Assets	

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

41. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

41. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

Piutang lain-lain kepada pihak berelasi merupakan piutang yang tidak memiliki hubungan langsung dengan kegiatan utama Grup.

Other receivables to related parties represent receivables that are not directly related to Group's operational activities.

	2023	2022	
Pendapatan Masih Akan Diterima (Catatan 10)			Accrued Income (Note 10)
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	616.070.541	164.662.291	Ministry of Transportation of Republic Indonesia
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	--	719.566.683	PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk
Subjumlah	616.070.541	884.228.974	Subtotal
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(177.034.197)	(164.662.291)	Allowance for Impairment Losses
Jumlah-Bersih	439.036.344	719.566.683	Total-Net
% Terhadap Jumlah Aset	0,54%	1,01%	% to Total Assets

Pada tanggal 31 Desember 2023, pendapatan masih akan diterima dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia merupakan transaksi PSO.

As of December 31, 2023, accrued income from Ministry of Transportation of Republic Indonesia consist of PSO transaction.

Pada tanggal 31 Desember 2022, pendapatan masih akan diterima dari PT Bukit Asam Tbk atas penyesuaian tarif angkutan batu bara relasi Tanjung Enim Baru-Tarahan dan Tanjung Enim Baru-Kertapati selama tahun 2022. Pada 31 Desember 2023, Perusahaan telah menerima seluruh pembayaran atas transaksi tersebut.

As of December 31, 2022, accrued income from PT Bukit Asam Tbk for the adjustment of coal transportation in the Tanjung Enim Baru-Tarahan and Tanjung Enim Baru-Kertapati relations during 2022. As of Desember 31, 2023, the Company has received all payments for the transaction.

	2023	2022	
Aset Tidak Lancar - Lainnya Aset Keuangan (Catatan 20)			Other Non - Current Asset Financial Assets (Note 20)
Dana Pensiun Pegawai			Pension Funds
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	48.674.704	53.367.617	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	34.348.005	13.708.174	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	8.236.224	9.318.841	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Subjumlah	91.258.933	76.394.632	Subtotal
Dana Kesehatan Pegawai			Employee Healthy Fund
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	60.679.342	53.402.087	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Dana Cadangan Tantiem			Tantiem's Reserve Fund
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	7.592.201	--	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
Jumlah	159.530.476	129.796.719	Total
% Terhadap Jumlah Aset	0,20%	0,18%	% to Total Assets

	2023	2022	
Utang Usaha (Catatan 21)			Trade Payables (Note 21)
PT Adhi Karya (Persero) Tbk	4.190.116.201	15.603.669	PT Adhi Karya (Persero) Tbk
PT Industri Kereta Api (Persero)	303.857.994	48.897.338	PT Industri Kereta Api (Persero)
PT Pertamina (Persero)	139.791.441	138.011.384	PT Pertamina (Persero)
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	118.601.658	432.514.749	Ministry of Transportation of Republic Indonesia
PT LEN Industri (Persero)	89.732.279	55.985.708	PT LEN Industri (Persero)
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	80.688.636	106.089.280	PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	13.755.064	4.781.184	PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	13.523.811	9.178.664	PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)
PT Wijaya Karya (Persero) Tbk	13.309.743	--	PT Wijaya Karya (Persero) Tbk
PT Barata Indonesia (Persero)	3.045.507	10.602.695	PT Barata Indonesia (Persero)
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	2.887.642	51.335	PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
PT BioFarma (Persero)	1.434.941	753.959	PT BioFarma (Persero)
PT Yodya Karya (Persero)	1.202.548	--	PT Yodya Karya (Persero)
PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero)	--	53.128.122	PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero)
Lain-lain (masing-masing dibawah Rp1 miliar)	4.351.768	5.116.594	Others (Each Under Rp1 Billion)
Jumlah Utang Usaha	4.976.299.233	880.714.681	Total Trade Payables
% Terhadap Jumlah Liabilitas	9,86%	1,05%	% to Total Liabilities

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

41. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

41. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

	2023	2022	
Pinjaman Jangka Pendek (Catatan 24)			Short-term Loans (Note 24)
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	950.000.000	60.000.000	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	38.523.138	500.000.000	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	200.000.000	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Jumlah Pinjaman Jangka Pendek	988.523.138	760.000.000	Total Short-term Loans
% Terhadap Jumlah Liabilitas	1,96%	1,79%	% to Total Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang (Catatan 28)			Long-term Loans (Note 28)
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	3.827.952.281	3.441.548.447	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	3.351.782.162	3.174.463.240	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	3.351.277.799	3.173.856.095	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	2.079.335.804	1.797.525.062	PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	198.044.000	246.956.000	Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
Kementerian Keuangan Republik Indonesia	23.425.649	24.444.156	Ministry of Finance Republic Indonesia
Biaya Transaksi yang belum Diamortisasi	(2.472.898)	(3.241.123)	Unamortized Cost of Transaction
Jumlah Pinjaman Jangka Panjang	12.829.344.797	11.855.551.877	Total Long-term Loans
% Terhadap Jumlah Liabilitas	25,42%	27,89%	% to Total Liabilities
Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun (Catatan 28)			Portion of Long-term Loans Maturing within One Year (Note 28)
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	291.162.367	272.940.734	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	291.059.585	272.837.952	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	191.337.775	153.419.734	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	89.230.225	55.884.000	PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	66.132.000	48.912.000	Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
Kementerian Keuangan Republik Indonesia	1.018.507	1.018.507	Ministry of Finance Republic Indonesia
Jumlah Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	929.940.459	805.012.927	Total Current Maturities of Long-term Loan
% Terhadap Jumlah Liabilitas	1,84%	1,89%	% to Total Liabilities
Pinjaman Program PEN (Catatan 27)			PEN Program Loan (Note 27)
Pemerintah Republik Indonesia	3.062.500.000	3.500.000.000	Government of the Republic Indonesia
% Terhadap Jumlah Liabilitas	6,07%	8,24%	% to Total Liabilities

Rincian pendapatan dari pihak berelasi sebagai berikut:

The details of revenues from related parties are as follows:

	2023	2022	
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	7.508.411.901	6.671.067.104	PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	3.526.469.925	3.880.245.033	Ministry of Transportation of Republic Indonesia
PT Pertamina (Persero)	385.496.853	372.226.102	PT Pertamina (Persero)
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	83.083.338	79.527.257	PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	82.221.857	95.786.983	PT Semen Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	77.635.245	27.255.523	PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	45.405.301	53.262.744	PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV	36.333.590	33.732.089	PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	13.371.646	23.491.554	PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk
PT Pupuk Indonesia (Persero)	11.827.728	6.873.776	PT Pupuk Indonesia (Persero)
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	6.399.991	959.874	PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk
PT Industri Kereta Api (Persero)	2.104.726	21.918.326	PT Industri Kereta Api (Persero)
PT Pelabuhan Indonesia (Persero)	2.080.983	720.140	PT Pelabuhan Indonesia (Persero)
PT Biofarma (Persero)	1.932.594	8.087.537	PT Biofarma (Persero)
Lain-lain (masing-masing di bawah Rp1 miliar)	4.835.123	20.679.272	Others (Each Under Rp1 Billion)
Jumlah Pendapatan	11.787.610.801	11.295.833.314	Total Revenues
% Terhadap Jumlah Pendapatan	42,00%	48,89%	% to Total Revenues

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

41. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

41. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

Rincian beban dari pihak berelasi sebagai berikut:

The details of expenses from related parties are as follows:

	31 Desember 2023/ 2023	31 Desember 2022/ 2022
PT Pertamina (Persero)	3.755.518.455	2.872.860.277
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	611.380.123	470.828.098
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	406.574.040	372.698.607
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	173.777.924	123.091.259
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	184.414.530	120.196.959
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	156.105.647	120.279.637
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	148.451.127	90.029.723
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	121.590.960	114.197.821
PT Industri Kereta Api (Persero)	54.186.270	60.831.293
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	19.120.775	22.296.937
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	11.993.241	4.321.147
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	11.965.185	46.349.527
PT Aviastri Pariwisata Indonesia (Persero)	4.113.742	44.084.270
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	3.448.352	1.512.705
PT Semen Indonesia (Persero)	1.497.209	--
Lain-lain (Masing-masing dibawah Rp1 Milyar)	3.979.115	18.874.707
Jumlah Beban	5.668.116.695	4.482.452.967
% Terhadap Beban	17,31%	19,33%

PT Pertamina (Persero)	
Ministry of Transportation of Republic Indonesia	
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	
PT Industri Kereta Api (Persero)	
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	
PT Aviastri Pariwisata Indonesia (Persero)	
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	
PT Semen Indonesia (Persero)	
Others	
Under Rp1 Billion)	
Total Expenses	
% to Cost of Revenues	

Kompensasi manajemen kunci:

Key management compensation:

	31 Desember 2023/ 2023	31 Desember 2022/ 2022
Direksi		
Imbalan Kerja Jangka Pendek	62.893.465	70.758.141
Imbalan Pascakerja	4.360.002	4.973.657
Jumlah	67.253.467	75.731.798
Dewan Komisaris		
Imbalan Kerja Jangka Pendek	33.031.914	28.614.604
Imbalan Pascakerja	2.027.048	2.369.877
Jumlah	35.058.962	30.984.481

Directors	
Short-term Benefits	
Post-employment Benefits	
Total	
Board of Commissioners	
Short-term Benefits	
Post-employment Benefits	
Total	

42. Penghasilan Keuangan

42. Finance Income

	2023	2022
Jasa Giro	150.723.754	106.536.898
Penyesuaian Nilai Kini PEN	109.099.460	17.662.552
Deposito Berjangka	41.899.695	15.315.494
Jumlah	301.722.909	139.514.944

Interest on Current Accounts	
PEN Present Value Adjustment	
Time Deposits	
Total	

43. Beban Keuangan

43. Finance Cost

	2023	2022
Kredit Investasi	755.168.080	385.003.065
Obligasi	356.744.000	361.122.500
PEN	157.621.528	88.715.278
Penyesuaian Nilai Kini PEN	109.099.460	17.662.552
Kredit Modal Kerja	81.285.053	103.741.014
Sukuk	38.943.850	16.226.604
Liabilitas Sewa (Catatan 19)	8.576.995	8.101.140
Jumlah	1.507.438.966	980.572.153

Investment Loans	
Bonds	
PEN	
PEN Present Value Adjustment	
Working Capital Loans	
Sukuk	
Lease Liability (Note 19)	
Total	

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

44. Laba per Saham Dasar

44. Basic Earning per Share

	2023	2022	
Laba tahun berjalan yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	1.873.921.301	1.807.458.729	Profit attributed to the owner's of the parent entity
Rata-rata tertimbang saham beredar	22.219.702	19.168.743	Weighted average number of shares
Laba per Saham Dasar	84	93	Basic Earning per share

Perusahaan tidak mempunyai efek berpotensi dilusi saham, sehingga laba per saham dasar sama dengan laba per saham dilusi.

The Company did not have potential dilutive ordinary shares, thus basic earnings per share are the same as the dilutive earnings per share.

45. Segmen Operasi

45. Operating Segment

Informasi menurut segmen usaha adalah sebagai berikut:

Information by business segments as follows:

	2023						
	Jasa Angkutan/ Transportation	Jasa Non Angkutan/ Non transportation	Konstruksi/ Construction	Jumlah/ Total	Eliminasi/ Eliminated	Konsolidasi/ Consolidated	
Pendapatan Usaha	25.984.133.746	1.780.153.295	7.342.248.533	35.106.535.574	--	35.106.535.574	Revenues
Antar Segmen	1.030.285.369	2.812.106.480	--	3.842.391.849	(3.842.391.849)	--	Inter Segment
Jumlah pendapatan	27.014.419.115	4.592.259.775	7.342.248.533	38.948.927.423	(3.842.391.849)	35.106.535.574	Total Revenues
Beban Operasi	(21.625.791.586)	(2.277.692.907)	(7.342.248.533)	(31.245.733.026)	--	(31.245.733.026)	Operating Expenses
Antar Segmen	(2.301.672.591)	(1.540.719.258)	--	(3.842.391.849)	3.842.391.849	--	Inter Segment
Jumlah Beban	(23.927.464.177)	(3.818.412.165)	(7.342.248.533)	(35.088.124.875)	3.842.391.849	(31.245.733.026)	Total Expenses
Hasil Segmen	3.086.954.938	773.847.610	--	3.860.802.548	--	3.860.802.548	Segment Result
Pendapatan (Beban) yang tidak dapat Dialokasikan							Revenues (Expenses) are not Allocated
Pendapatan Keuangan						301.722.909	Finance Incomes
Beban Keuangan						(1.507.438.966)	Finance Cost
Bagian Rugi Bersih Ventura						(507.073.954)	Net Loss of Joint Venture
Selisih Kurs						(57.275.927)	Foreign Exchanges
Lain-lain - Neto						156.750.557	Other - Net
Manfaat (Beban) Pajak - Neto						(375.939.030)	Tax Benefit (Expenses) - Net
Laba setelah Pajak Penghasilan						1.871.548.137	Income after Income Taxes
Kepentingan Non-pengendali						2.373.164	Non-Controlling Interest
Laba Diatribusikan Pemilik Induk						1.873.921.301	Income Attributable to Parent Entity
Laba Komprehensif Diatribusikan Pemilik Induk						1.828.945.530	Comprehensive Income Attributable to Parent Entity
Laporan Posisi Keuangan							Statement of Financial Position
Aset Segmen	49.202.600.655	825.751.525	34.101.417.118	84.129.769.298	(2.755.455.925)	81.374.313.373	Segmented Assets
Liabilitas Segmen	29.800.674.714	285.906.504	22.017.002.379	52.103.583.597	(1.635.407.465)	50.468.176.132	Segmented Liabilities

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

45. Segmen Operasi (Lanjutan)

45. Operating Segment (Continued)

	2022						
	Jasa Angkutan/ Transportation	Jasa Non Angkutan/ Non transportation	Konstruksi/ Construction	Jumlah/ Total	Eliminasi/ Eliminated	Konsolidasi/ Consolidated	
Pendapatan Usaha	21.391.383.626	1.575.688.038	2.610.567.346	25.577.639.010	--	25.577.639.010	Revenues
Antar Segmen	881.656.106	2.006.026.431	--	2.887.682.537	(2.887.682.537)	--	Inter Segment
Jumlah pendapatan	22.273.039.732	3.581.714.469	2.610.567.346	28.465.321.547	(2.887.682.537)	25.577.639.010	Total Revenues
Beban Operasi	(17.523.648.358)	(2.071.177.387)	(2.610.567.346)	(22.205.393.091)	--	(22.205.393.091)	Operating Expenses
Antar Segmen	(1.832.875.857)	(1.054.806.680)	--	(2.887.682.537)	2.887.682.537	--	Inter Segment
Jumlah Beban	(19.356.524.215)	(3.125.984.067)	(2.610.567.346)	(25.093.075.628)	2.887.682.537	(22.205.393.091)	Total Expenses
Hasil Segmen	2.916.515.517	455.730.402	--	3.372.245.919	--	3.372.245.919	Segment Result
Pendapatan (Beban) yang tidak dapat Dialokasikan							Revenues (Expenses) are not Allocated
Pendapatan Keuangan						139.514.944	Finance Incomes
Beban Keuangan						(980.572.153)	Finance Cost
Bagian Rugi Bersih Ventura						(267.504.227)	Net Loss of Joint Venture
Selisih Kurs						42.673.710	Foreign Exchanges
Lain-lain - Neto						(95.769.893)	Other - Net
Manfaat (Beban) Pajak - Neto						(524.599.080)	Tax Benefit (Expenses) - Net
Rugi setelah Pajak Penghasilan						1.685.989.220	Loss after Income Taxes
Kepentingan Non-pengendali						96.051.257	Non-Controlling Interest
Rugi Diatribusikan Pemilik Induk						1.782.040.477	Loss Attributable to Parent Entity
Rugi Komprehensif Diatribusikan Pemilik Induk						2.362.914.534	Comprehensive Loss Attributable to Parent Entity
Laporan Posisi Keuangan							Financial Position
Aset Segmen	46.416.809.741	905.134.224	26.875.623.658	74.197.567.623	(2.616.337.900)	71.581.229.723	Segmented Assets
Liabilitas Segmen	29.258.185.381	418.522.863	14.342.928.979	44.019.637.223	(1.518.591.805)	42.501.045.418	Segmented Liabilities

46. Aset dan Liabilitas dalam Mata Uang Asing

46. Assets and Liabilities in Foreign Currencies

Aset dan liabilitas dalam mata uang asing pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 adalah sebagai berikut:

Assets and liabilities in foreign currencies as of December 31, 2023 and 2022 are as follows:

2023				2022				
	Mata Uang Asing (Nilai Penuh)/ Foreign Currency (Full Amount)		Rp	Mata Uang Asing (Nilai Penuh)/ Foreign Currency (Full Amount)		Rp		
Aset							Assets	
Kas dan Setara Kas	USD	126.102.542	1.943.996.787	USD	90.024.486	1.416.175.187	Cash and Cash	
	EUR	488.464	8.372.273	EUR	1.031.762	17.243.459	Equivalents	
	JPY	6.321.907	692.546	JPY	6.325.102	743.621		
Dana Dibatasi								
Penggunaannya	USD	58.388.861	900.122.688	USD	10	157	Restricted Funds	
Piutang Usaha	USD	8.568.014	132.084.504	USD	10.036.624	157.886.132	Trade Receivables	
Jumlah Aset			2.985.268.798			1.592.048.556	Total Asset	
Liabilitas							Liabilities	
Utang Usaha	EUR	307.680	5.273.635	EUR	630.000	10.528.957	Trade Payables	
	JPY	132.510.650	14.516.151	JPY	738.573.364	86.831.596		
	USD	728.518	11.230.840	USD	--	--		
Utang Jangka Panjang								
Jatuh Tempo 1 Tahun	USD	5.934.439	91.485.309	USD	11.092.409	174.494.692	Current Maturities of Long-term Loans	
Utang Jangka Panjang							Long-term Loans	
Setelah Dikurangi							Net of	
Jatuh Tempo 1 Tahun	USD	610.083	9.405.033	USD	6.544.521	102.951.866	Maturities	
Jumlah Liabilitas			131.910.968			374.807.111	Total Liabilities	
Jumlah Bersih			2.853.357.830			1.217.241.445	Total Net	

47. Kebijakan Manajemen Risiko

Kebijakan manajemen risiko keuangan Perusahaan dan entitas anak adalah untuk memastikan bahwa sumber daya keuangan yang memadai tersedia untuk operasi dan pengembangan bisnis, serta untuk mengelola risiko pasar (termasuk risiko mata uang asing dan risiko tingkat suku bunga), risiko kredit dan risiko likuiditas. Perusahaan dan entitas anak beroperasi dengan kebijakan yang telah ditentukan oleh Dewan Direksi.

Dalam pengelolaan risiko, Grup membentuk Divisi Manajemen Risiko yang bertanggung jawab terhadap penyusunan kebijakan, kerangka kerja, pedoman penerapan manajemen risiko dan infrastruktur pengelolaan risiko, serta memastikan implementasi manajemen risiko tersebut di lingkungan Grup. Divisi Manajemen Risiko bertanggung jawab kepada Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko.

a. Risiko Pasar

1. Risiko mata uang asing

Risiko mata uang adalah risiko di mana nilai wajar atau arus kas masa datang dari suatu instrumen keuangan akan berfluktuasi akibat perubahan nilai tukar mata uang asing. Eksposur Grup terhadap fluktuasi nilai tukar terutama berasal dari pinjaman jangka pendek, pinjaman jangka panjang piutang usaha dari penjualan dalam mata uang asing dan utang usaha dari pembelian dalam mata uang asing.

Grup menanggung risiko nilai tukar mata uang asing atas transaksi dan saldo yang didenominasi dalam mata uang selain Rupiah. Mata uang yang menimbulkan risiko ini adalah terutama Dolar AS. Risiko nilai tukar mata uang asing dikelola sebaik mungkin dengan lindung nilai alami yaitu menyeimbangkan nilai kekayaan dan kewajiban masing-masing mata uang.

47. Risk Management Policies

The financial risk management policies of the Company and its subsidiaries are made to ensure that adequate financial resources are available for operation and development of their business, and managing their exposure to market risks (including foreign currency risk and interest rate risk), credit risk and liquidity risk. The Company and its subsidiaries operate within defined policies which approved by the Board of Directors.

In managing those risks, the Group established a Risk Management Division which is responsible for the preparation of the policies, the relevant frameworks, implementation guideline and the necessary risk management infrastructure to ensure the implementation of risk management in the Group's environment. The Risk Management Division is responsible to the Director of Finance and Risk Management.

a. Market Risk

1. Foreign currency risk

Foreign currency risk is the risk where the fair value or future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in foreign exchange rates. The Group's exposure to exchange rate fluctuations results primarily from Short-term loans, Long-term loans, trade receivable from sales in foreign currencies and trade payables from purchases in foreign currencies.

The Group incurs foreign currency risk on the transactions and balances that are denominated in currencies other than Indonesian Rupiah. The currency giving rise to this risk is US Dollar. Foreign currency risks are managed as far as possible by natural hedges of matching assets and liabilities in foreign currency.

47. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

Untuk mengantisipasi dan mengurangi risiko fluktuasi kurs terhadap Dolar AS, Grup mengusahakan, untuk memastikan bahwa sebagian besar pembelian dan penjualan dilakukan dalam mata uang yang sama serta dilakukan pada saat yang hampir bersamaan dan mengimplementasikan kebijakan dimana hutang dalam mata uang asing yang digunakan untuk membiayai kegiatan usaha dilakukan dalam mata uang yang sama (lindung nilai alami). Manajemen juga memantau untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut diimplementasikan semaksimal mungkin.

Grup memantau secara ketat fluktuasi dari nilai tukar mata uang asing, sehingga dapat mengambil langkah-langkah yang paling menguntungkan Perusahaan pada waktu yang tepat.

Analisis Sensitivitas untuk Risiko Mata Uang Asing

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, jika mata uang asing melemah/menguat sebesar 5% terhadap Rupiah dengan asumsi semua variabel konstan, laba sebelum pajak dalam tahun berjalan akan menjadi lebih rendah/tinggi sebesar Rp155.859.003 (31 Desember 2022: Rp98.342.783) terutama disebabkan oleh penjabaran keuntungan/ kerugian translasi kas setara kas, piutang usaha, piutang lain-lain, utang usaha dan utang bank.

2. Risiko Suku Bunga

Risiko suku bunga adalah risiko di mana nilai wajar atau arus kas masa depan dari suatu instrumen keuangan akan berfluktuasi karena perubahan suku bunga pasar. Eksposur Perusahaan terhadap risiko perubahan suku bunga pasar terutama terkait dengan pinjaman jangka pendek, pinjaman jangka panjang dan utang obligasinya. Fluktuasi suku bunga memengaruhi biaya atas pinjaman baru dan bunga atas saldo pinjaman Perusahaan yang dikenakan suku bunga mengambang.

47. Risk Management Policies (Continued)

In order to anticipate and mitigate the risk of exchange rate fluctuation against the US Dollar, the Group seeks, to ensure that significant portion of purchases and sales are carried out in the same currency as well as matching the timing of transactions and to implement a policy whereby debts in foreign currency used to finance business activities are made in the same currency (natural hedging). The management also ensures those policies are implemented to the maximum condition.

The Group closely monitors the foreign exchange rate fluctuation, so it can take useful actions to the Company in proper time.

Sensitivity Analysis for Foreign Currency Risk

As of and December 31, 2023 and 2022, if the foreign currency has weakened/strengthened by 5% against Rupiah with all other variables are constant, the profit before tax for the current year will lower/higher by Rp155,859,003 (December 31, 2022: Rp98,342,783), mainly as a result of foreign exchange gain/losses on translation of cash and cash equivalent, trade receivables, other receivables, trade payables and bank loans.

2. Interest Rate Risk

Interest rate risk is the risk that the fair value or future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in the market interest rates. The Company's exposure to the risk of changes in market interest rates relates primarily to its Short-term loans, Long-term loans and bonds payable. Interest rate fluctuations influence the cost of new loans and the interest on the outstanding floating rate loans of the Company.

47. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

47. Risk Management Policies (Continued)

Kebijakan Grup terkait dengan risiko suku bunga adalah sebagai berikut:

The Group's policies related to interest rate risk are as follows:

- 1) Mengelola biaya bunga melalui kombinasi utang dengan suku bunga tetap dan variabel. Grup mengevaluasi rasio suku bunga tetap terhadap suku bunga mengambang dari utang pinjaman dan utang obligasi sejalan dengan perubahan suku bunga yang relevan di pasar keuangan. Berdasarkan penilaian manajemen, pembiayaan baru akan ditentukan berdasarkan suku bunga tetap atau mengambang.
- 2) Mengelola eksposur atas tingkat suku bunga yang berasal dari utang pinjaman dan utang obligasi dengan menandatangani kontrak swap, tingkat suku bunga tersebut ditujukan untuk lindung nilai atas suku bunga mengambang dalam pinjaman mata uang Dolar AS.

- 1) *Managing interest cost through a mix of fixed and variable rate debts. The Group evaluates the fixed to floating rate ratio of its loans and bonds payable in line with movements of relevant interest rates in the financial markets. Based on management's assessment, new financing will be priced either on a fixed or floating rate basis.*
- 2) *Managing the interest rate exposure from loans and bonds payable by signing the interest rate swap contracts. The contract is aimed to hedge the floating interest in US Dollar currency.*

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 masing-masing lebih dari 16,17% dan 16,78% dari utang berbunga/ pinjaman berbunga Grup adalah utang dengan suku bunga tetap.

As of December 31, 2023 and 2022, more than 16.17% and 16.78% respectively, of the Group's interest debts/ interest loans are loans with fixed rate.

Grup menunjukkan sensitivitas terhadap perubahan yang mungkin terjadi pada suku bunga, di mana semua variabel lainnya dianggap tetap, terhadap laba Grup untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2023 dan 2022 (melalui dampak atas suku bunga suku bunga JIBOR untuk pinjaman dalam Rupiah).

The Group demonstrates the sensitivity to a reasonably possible change in interest rates, with all other variables are constant, of the Group's profit for the years ended December 31, 2023 and 2022 (through the impact on the floating rate borrowings which is based on JIBOR for Rupiah borrowings).

Analisis sensitivitas di bawah ini telah ditentukan berdasarkan eksposur suku bunga untuk non derivatif pada akhir tahun pelaporan. Untuk liabilitas tingkat bunga mengambang, analisis tersebut disusun dengan asumsi jumlah liabilitas terutang pada akhir tahun pelaporan itu terutang sepanjang tahun. Kenaikan atau penurunan sebesar 0,5% digunakan ketika melaporkan risiko suku bunga secara internal kepada manajemen kunci dan merupakan penilaian manajemen terhadap perubahan yang mungkin terjadi pada suku bunga.

The sensitivity analysis below has been determined based on the exposure to interest rates for non-derivative instruments at the end of the reporting year. For floating rate liabilities, the analysis is prepared by assuming the amount of the liability outstanding for the whole year. A 0.5% increase or decrease is used when report the interest rate risk internally to key management personnel and represents management's assessment of the reasonable possible changes in interest rates.

47. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

47. Risk Management Policies (Continued)

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022 jika tingkat suku bunga atas utang bank 0,5% lebih tinggi/lebih rendah dengan asumsi semua variabel konstan, maka:

- Pada 31 Desember 2023, laba setelah pajak pada tahun berjalan akan menjadi lebih rendah/tinggi sebesar Rp41.382.380.
- Pada 31 Desember 2022, laba setelah pajak pada tahun berjalan akan menjadi lebih rendah/tinggi sebesar Rp44.895.553.

As of December 31, 2023 and 2022, if interest rates on bank loans is 0.5% higher/lower with all other variables are constant, then:

- As of December 31, 2023 profit after tax for the current year would be Rp41,382,380 lower/higher.
- As of December 31, 2022 profit after tax for the current year would be Rp44,895,553 lower/higher.

b. Risiko Kredit

Risiko kredit adalah risiko bahwa Grup akan mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh rekanan yang gagal memenuhi kewajiban kontraktual.

b. Credit Risk

Credit risk is the risk that the Group will suffer loss that come from other parties that failed to fulfill the contractual responsibility

Pada tanggal 31 Desember 2023, jumlah maksimum eksposur terhadap risiko kredit adalah Rp10.457.053.729 (31 Desember 2022: Rp13.766.240.270). Risiko kredit terutama berasal dari kas dan setara kas dan dana yang dibatasi penggunaannya, piutang usaha, pendapatan yang masih harus diterima, piutang lain-lain dan investasi jangka panjang.

As of December 31, 2023 the total of maximum exposure from credit risk was Rp10,457,053,729 (December 31, 2022: Rp13,766,240,270). Credit risk arises from cash and cash equivalents and restricted cash, trade receivables, accrue revenue, other receivables and long-term investment.

Semua kas di bank dan deposito berjangka ditempatkan di bank yang memiliki kualitas kredit yang baik.

All the cash in banks and time deposits are placed in bank with good credit rating.

Pada tanggal 31 Desember 2023 piutang usaha Grup tidak terkonsentrasi pada pelanggan tertentu.

On December 31, 2023 Group's accounts receivable is not concentrated on certain customer.

Manajemen yakin akan kemampuannya untuk terus mengendalikan dan mempertahankan eksposur yang minimal terhadap risiko kredit mengingat Grup memiliki kebijakan yang jelas dalam pemilihan pelanggan, perjanjian yang mengikat secara hukum untuk transaksi serta jasa lainnya yang telah dilakukan dan secara historis mempunyai tingkat yang rendah untuk piutang yang bermasalah.

Management is confident in its ability to continue to control and maintain the minimal exposure of credit risk, considering the Group has clear policies on the selection of customers, legally binding agreements in place for sales transactions and other services rendered and historically low levels of bad debts.

47. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

47. Risk Management Policies (Continued)

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 Grup untuk menjual aset keuangan secara cepat dengan harga yang mendekati nilai wajarnya.

Risiko likuiditas muncul dalam situasi Grup 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.

Tabel berikut ini memberikan rincian tanggal jatuh tempo kontraktual untuk liabilitas keuangan dengan pembayaran yang telah disepakati sebagai berikut:

c. Liquidity Risk

Liquidity risk (also known as funding risk) is a risk where the Company would be having a difficulty in obtaining funds to fulfill its commitments associated with financial instruments. Liquidity risk may rise from the incapability of the Group to sell assets immediately at prices close to its fair value.

Liquidity risk arises in situations where Group struggles to obtain their financing. Risk management policy on liquidity was conducted carefully to maintain sufficient cash and cash equivalents. The Company manages liquidity risk by monitoring cash flow forecasts and actual cash flows and adjusts the maturity profile of financial assets and liabilities.

The following table details the Company and its subsidiaries remaining contractual maturity for its financial liabilities with agreed repayment as follow:

	2023					
	Kurang dari 1 tahun/ Less than 1 year	Lebih dari 1 tahun sampai dengan 3 tahun/ Over 1 year up to 3 years	Lebih dari 3 tahun sampai dengan 5 tahun/ Over 3 year up to 5 years	Lebih dari 5 tahun/ Over 5 years	Jumlah/ Total	
Liabilitas Keuangan						Financial Liabilities
Utang Usaha	7.371.276.638	--	--	--	7.371.276.638	Trade Payables
Beban Akrua	2.203.317.939	--	--	--	2.203.317.939	Accrued Expenses
Pinjaman Jangka Pendek	1.388.523.138	--	--	--	1.388.523.138	Short-term Loans
Obligasi	1.898.852.925	1.098.388.157	632.437.488	863.643.974	4.493.322.544	Bonds
Sukuk	--	--	117.042.620	381.543.574	498.586.194	Sukuk
Pinjaman Program PEN	437.500.000	875.000.000	875.000.000	875.000.000	3.062.500.000	PEN Program Loan
Pinjaman Jangka Panjang	1.294.613.508	3.368.446.810	2.812.805.015	13.960.775.637	21.436.640.970	Long-term Loans
Liabilitas Sewa	36.504.861	74.166.028	--	--	110.670.889	Lease Liabilities
Jumlah	14.630.589.009	5.416.000.995	4.437.285.123	16.080.963.185	40.564.838.312	Total
	2022					
	Kurang dari 1 tahun/ Less than 1 year	Lebih dari 1 tahun sampai dengan 3 tahun/ Over 1 year up to 3 years	Lebih dari 3 tahun sampai dengan 5 tahun/ Over 3 year up to 5 years	Lebih dari 5 tahun/ Over 5 years	Jumlah/ Total	
Liabilitas Keuangan						Financial Liabilities
Utang Usaha	2.458.886.168	--	--	--	2.458.886.168	Trade Payables
Beban Akrua	1.572.961.926	--	--	--	1.572.961.926	Accrued Expenses
Pinjaman Jangka Pendek	1.760.000.000	--	--	--	1.760.000.000	Short-term Loans
Obligasi	--	1.897.669.952	1.729.862.225	863.228.204	4.490.760.381	Bonds
Sukuk	--	--	116.958.789	381.348.322	498.307.111	Sukuk
Pinjaman Program PEN	437.500.000	875.000.000	875.000.000	1.312.500.000	3.500.000.000	PEN Program Loan
Pinjaman Jangka Panjang	1.196.958.601	2.555.130.071	940.665.213	14.786.836.533	19.479.590.418	Long-term Loans
Liabilitas Sewa	16.563.637	44.599.263	--	--	61.162.900	Lease Liabilities
Jumlah	7.442.870.332	5.372.399.286	3.662.486.227	17.343.913.059	33.821.668.904	Total

47. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

47. Risk Management Policies (Continued)

d. Pengelolaan Modal

Dalam mengelola permodalannya, Grup senantiasa mempertahankan kelangsungan usaha serta memaksimalkan manfaat bagi pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya, dan untuk memberikan imbal hasil yang memadai kepada pemegang saham dengan menentukan harga produk dan jasa yang sepadan dengan tingkat risiko.

Grup menetapkan sejumlah rasio modal sesuai proporsi terhadap risiko. Perusahaan mengelola struktur modal dan membuat penyesuaian dengan memperhatikan perubahan kondisi ekonomi dan karakteristik risiko aset yang mendasari. Konsisten dengan perusahaan lain dalam industri, perusahaan memonitor modal dengan dasar rasio pinjaman terhadap modal yang disesuaikan.

d. Capital Management

In managing its equity, the Group always maintains its going concern as well as maximizes the benefits for shareholders and other stakeholders, and to provide adequate returns to shareholders by considering the price of products and services that are commensurate with the level of risk.

The Group set a number of capital ratios proportion to the risk. The Company manages its capital structure and makes adjustments by considering changes in economic conditions and risk characteristic of the underlying assets. Consistently with the other companies in the industries, the company monitors the ratio of adjusted debt to equity.

	2023	2022	
Pinjaman			Debt
Pinjaman Jangka Pendek	1.388.523.138	1.760.000.000	Short-term Loans
Liabilitas Jangka Panjang yang			Current Maturities of
yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Long-term Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	1.294.613.508	1.196.958.601	Long-term Loans
Pinjaman Program PEN	437.500.000	437.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	1.898.852.925	--	Bonds
Liabilitas Sewa	36.504.861	16.563.637	Lease Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang setelah Dikurangi			Long-term Liabilities - Net of
Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Maturities
Pinjaman Jangka Panjang	20.142.027.462	18.282.631.817	Long-term Loans
Pinjaman Program PEN	2.625.000.000	3.062.500.000	PEN Program Loans
Obligasi	2.594.469.619	4.490.760.381	Bonds
Sukuk	498.586.194	498.307.111	Sukuk
Liabilitas Sewa	74.166.028	44.599.263	Lease Liabilities
Jumlah Pinjaman	30.990.243.735	29.789.820.810	Total Debt
Jumlah Ekuitas	30.906.137.241	29.080.184.305	Total Equity
Rasio Pinjaman			Total Debt
terhadap Ekuitas	100,27%	102,44%	to Equity Ratio

Grup 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.

The Group actively and regularly examines and manages its capital structure to ensure optimum capital returns to shareholders, by consider the efficient usage of capital by operating cash flow and capital expenditures, and consideration of capital needs in the future.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

48. Nilai Wajar Instrumen Keuangan

48. Fair Value of Financial Instrument

Nilai wajar aset dan liabilitas keuangan, beserta nilai tercatatnya, adalah sebagai berikut:

The fair values of financial assets and liabilities, together with the carrying amounts, are as follows:

	2023		2022		
	Nilai tercatat/ Carrying value	Nilai wajar/ Fair value	Nilai tercatat/ Carrying value	Nilai wajar/ Fair value	
Aset keuangan:					Financial assets:
Kas dan Setara Kas	5.138.571.482	5.138.571.482	5.695.720.193	5.695.720.193	Cash and Cash Equivalents
Dana Dibatasi Penggunaannya	2.587.812.673	2.587.812.673	5.610.385.976	5.610.385.976	Restricted Fund
Piutang Usaha	1.869.594.775	1.869.594.775	1.406.338.067	1.406.338.067	Trade Receivables
Piutang Lain-lain	61.586.990	61.586.990	90.003.063	90.003.063	Other Receivables
Pendapatan Masih akan Diterima	763.740.040	763.740.040	939.616.971	939.616.971	Accrued Income
Investasi Jangka Panjang	35.747.769	35.747.769	24.176.000	24.176.000	Long Term Investment
Jumlah	10.457.053.729	10.457.053.729	13.766.240.270	13.766.240.270	Total
Liabilitas keuangan:					Financial liabilities:
Utang Usaha	7.371.276.638	7.371.276.638	2.458.886.168	2.458.886.168	Trade Payables
Beban Akruai	2.203.317.939	2.203.317.939	1.572.961.926	1.572.961.926	Accrued Expenses
Pinjaman Jangka Pendek	1.388.523.138	1.388.523.138	1.760.000.000	1.760.000.000	Short-term Borrowings
Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun:					Current Maturities of Long-term Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	1.294.613.508	1.290.943.357	1.196.958.601	1.196.958.601	Long-term Loans
Pinjaman Program PEN	437.500.000	437.500.000	437.500.000	437.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	1.898.852.925	1.898.852.925	--	--	Bonds
Liabilitas Sewa	36.504.861	36.504.861	16.563.637	16.563.637	Lease Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang Setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun:					Long-term Loans Net-off Current Maturity
Pinjaman Jangka Panjang	20.142.027.462	20.141.120.495	18.282.631.817	18.271.820.560	
Pinjaman Program PEN	2.625.000.000	2.737.698.696	3.062.500.000	2.653.951.168	PEN Program Loan
Obligasi	2.594.469.619	2.710.565.827	4.490.760.381	4.633.482.471	Bonds
Sukuk	498.586.194	499.927.345	498.307.111	516.209.186	Sukuk
Liabilitas Sewa	74.166.028	74.166.028	44.599.263	44.599.263	Lease Liabilities
Jumlah	40.564.838.312	40.790.397.249	33.821.668.904	33.562.932.980	Total

Pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, nilai tercatat aset dan liabilitas keuangan mendekati nilai wajarnya sebagai berikut:

As of Desember 31, 2023 and 2022 the carrying amounts of financial assets and liabilities approximate their fair value as follows:

1. Kas dan setara kas, investasi jangka pendek, kas yang dibatasi penggunaannya, piutang usaha dan piutang lain-lain. Aset keuangan tersebut merupakan aset keuangan jangka pendek yang akan jatuh tempo dalam waktu 12 bulan, sehingga nilai tercatat aset keuangan tersebut kurang lebih telah mencerminkan nilai wajarnya.
2. Utang usaha, utang lain-lain, beban akrual dan pinjaman jangka pendek. Liabilitas keuangan tersebut merupakan liabilitas jangka pendek yang akan jatuh tempo dalam waktu 12 bulan sehingga nilai tercatat liabilitas keuangan tersebut kurang lebih telah mencerminkan nilai wajarnya.
3. Pinjaman bank jangka panjang, termasuk bagian jatuh tempo dalam waktu satu tahun. Liabilitas keuangan tersebut merupakan pinjaman yang memiliki suku bunga variabel dan tetap yang disesuaikan dengan pergerakan suku bunga pasar sehingga nilai tercatat liabilitas keuangan tersebut telah mendekati nilai wajar.

1. Cash and cash equivalents, Short-term investments, restricted cash, trade receivables and other receivables. That financial assets are due within 12 months, thus the carrying values of the financial assets approximate their fair values.
2. Trade payables, other liabilities, accrued expenses and Short-term loan. Those financial liabilities are due within 12 months, thus the carrying values of the financial liabilities approximately represent their fair values.
3. Long-term bank loans, including their current maturities. Those financial liabilities are liabilities with floating and fixed interest rates which are adjusted with the movements of market interest rates, so that the carrying values of the financial liabilities approximate their fair values.

48. Nilai Wajar Instrumen Keuangan (Lanjutan)

**48. Fair Value of Financial Instrument
(Continued)**

4. Nilai wajar obligasi sebesar nilai kini dari arus kas di masa datang, yang didiskontokan dengan tingkat suku bunga pasar.
5. Nilai wajar investasi jangka panjang diukur pada nilai wajar menggunakan pengukuran level III.

4. The fair values of the bond payable are estimated at the present value of future cash flows, discounted at market interest rate.
5. The fair values of the long term investment are measured at fair value using level III measurements.

49. Perjanjian-perjanjian Penting

49. Significant Agreements

a. Perjanjian Penyerahan Jasa Angkutan Barang

Perusahaan menandatangani perjanjian penyerahan jasa angkutan barang dengan beberapa perusahaan lain dengan ikhtisar sebagai berikut:

1. PT Indonesia Asahan Alumunium (Persero) – PT Bukit Asam (Persero) Tbk

- a. Pengangkutan batu bara rute Tanjungenim Baru - Tarahan dan Tanjung Enim Baru - Kertapati, diatur dalam Perjanjian No. 027/PJJ/EKS-0100/HK.03/2017 dan No. KL.701/VI/19/KA-2017 tertanggal 9 Juni 2017. hal penting yang diatur adalah sebagai berikut:
 - Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2017 sampai dengan 31 Desember 2021.
 - Para pihak sepakat rencana angkutan untuk masing-masing relasi pada tahun 2022 adalah Tanjungenim Baru (TMB) – Tarahan (THN) sebesar 24.000 dan Tanjungenim Baru (TMB) – Kertapati (KPT) sebesar 6.600.
 - Para pihak menyusun target volume angkutan bulanan paling lambat 3 bulan sebelum tahun berjalan mengacu pada Rencana Angkutan Tahunan.

a. Freight Service Delivery Agreements

The Company has entered into an agreement for cargo delivery services with several other companies with a summary as follows:

1. PT Indonesia Asahan Alumunium (Persero) – PT Bukit Asam (Persero) Tbk

- a. Coal transportation for Tanjungenim Baru - Tarahan and Tanjung Enim Baru - Kertapati routes, as set in the Agreement No. 027/PJJ/EKS-0100/HK.03/2017 and No. KL.701/VI/19/KA-2017 dated June 9, 2017. Some important matters that were agreed are as follows:
 - The Agreement is started from January 1, 2017 until December 31, 2021.
 - The parties agreed that transportation plan for each relation in 2022 is Tanjungenim Baru (TMB) - Tarahan (THN) amounting to 24,000 and Tanjungenim Baru (TMB) - Kertapati (KPT) amounting to 6,600.
 - Both parties prepare transportation volume target at least 3 months before next calendar year according to the Annual Transportation Plan.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

- Berdasarkan Berita Acara Kesepakatan No. KL.707/III/ 9/KA-2023 tanggal 8 Februari 2023 antara Perusahaan dan PT Bukit Asam (Persero) Tbk (Para Pihak) menyatakan bahwa Para Pihak sepakat pelaksanaan angkutan batu bara untuk tahun 2023 sampai 2027 dengan penyesuaian kenaikan tarif dan *dynamic pricing*.
- b. Pada tanggal 12 Oktober 2023, Perusahaan dan PT Bukit Asam (Persero) Tbk – Entitas anak dari PT Indonesia Asahan Alumunium (Persero) menandatangani Perjanjian No. 011/T/PJJ/0100/HK.03/X/2023 dan No. KL.701/X/13/KA-2023 tentang angkutan batu bara dengan kereta api relasi Tanjungenimbaru – Tarahan dan Tanjungenimbaru – Kertapati. Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2023 sampai dengan 31 Desember 2027.
- 2. **PT Pertamina (Persero) – PT Pertamina Patra Niaga**
Perjanjian ditandatangani pada tanggal 28 Desember 2021 dengan No. KTR-008/PNA000000/2021-S0, No. KTR-185/PNE000000/2021-S0 dan No. KL.705/XI/4/KA-2021 yang merupakan Perjanjian Novasi atas perjanjian No. SP-003/R00000/2020-S0 dan No. KL.701/IV/1/KA-2020 tanggal 1 April 2020 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:
 - Perjanjian berlaku surut mulai 1 Oktober 2015 sampai dengan 1 April 2025. Terhitung sejak tanggal 1 September 2021, PT Pertamina melakukan pengalihan hak dan kewajiban kepada PT Pertamina Patra Niaga.

- Based on the Minutes of Agreement No. KL.707/III/ 9/KA-2023 dated Februari 8, 2023 between the Company and PT Bukit Asam (Persero) Tbk (the Parties) stated that the Parties agreed that the implementation of coal transportation would continue for period 2023 until 2027 with adjustment increase price and *dynamic pricing*.
- b. On October 12 2023, the Company and PT Bukit Asam (Persero) Tbk – a subsidiary of PT Indonesia Asahan Alumunium (Persero) signed Agreement No. 011/T/PJJ/0100/HK.03/X/2023 and No. KL.701/X/13/KA-2023 concerning coal transportation by train on the relation of Tanjungenimbaru – Tarahan and Tanjungenimbaru – Kertapati. The agreement is valid from January 1, 2023 to December 31, 2027.
- 2. **PT Pertamina (Persero) – PT Pertamina Patra Niaga**
The agreement was signed on December 28, 2021 with agreement No. KTR-008/PNA000000/2021-S0, No. KTR-185/PNE000000/2021-S0 and No. KL.705/XI/4/KA-2021 which is Novation Aggrement on No SP-003/R00000/2020-S0 and No.KL.701/IV/1/KA-2020 agreement dated April 1, 2020 with the terms and conditions as follows:
 - The agreement is valid retrospectively from October 1, 2015 until April 1, 2025. Since September 1, 2021, PT Pertamina transfer rights and obligation to PT Pertamina Patra Niaga.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

- 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 Bahan Bakar Minyak (BBM) dan Bahan Bakar Khusus (BBK) yang diangkut ditetapkan dalam rencana tahunan yang dikemudian dijabarkan secara definitif dalam rencana bulanan dan disetujui oleh kedua belah pihak.
- Tarif keseluruhan ditetapkan sebesar Rp694.40 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, nota debit tagihan dan tagihan selanjutnya akan diperhitungkan serta dipotong dari tarif keseluruhan.

3. PT Bara Alam Utama

Perjanjian kerja sama tentang angkutan batu bara dari Sukacinta ke Kertapati No. HK.221/XII/19/KA-2012 dan No. 001/BAU-KAI/XII/2012 tertanggal 14 Desember 2012 dan diadendum V dengan Perjanjian No. KL.701/VII/9/KA-2023 tanggal 18 Juli 2023.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 14 Desember 2012 sampai dengan 13 Desember 2032.

49. Significant Agreements (Continued)

- *Services included transportation for fuels (such as premium, kerosene, diesel fuel, diesel oil and fuel oil) and special fuels (such as aviation fuel, avgas, Super TT, premix and petrol blue) by using a kettle train.*
- *The amount of transported fuel oils and special fuel oils is determined in a yearly plan which subsequently detailed a monthly definitive plan and approved by both parties.*
- *The tariff is determined at Rp694,40 KL/KM for all types of fuel oils and special fuel oils, excluding value-added tax (VAT).*
- *If there is a claim for loss or damage of the quality of fuel, the invoice will be issued, debit bill and further bill will be calculate and deducted all in tariff.*

3. PT Bara Alam Utama

The Agreement of Coal Transportation for Sukacinta – Kertapati relation No. HK.221/XII/19/KA-2012 and No. 001/BAU-KAI/XII/2012 dated December 14, 2012 and amendment V with the Agreement No.KL.701/VII/9/KA-2023 dated July 18, 2023.

Some important matters that were agreed were as follow:

- *The agreement is started from December 14, 2012 untill December 13, 2032.*

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

- Tarif angkutan batu bara tanpa MIP domestik rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp736,5 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara tanpa MIP domestik rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp736,5 (Rupiah penuh)/ton km.
- Tarif angkutan batu bara tanpa MIP ekspor rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara tanpa MIP ekspor rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ton km.
- Tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ton km.
- Tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta - Kertapati sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ton km.

4. PT Baramulti Sugih Sentosa

Perjanjian kerja sama angkutan batu bara dari Sukacinta - Kertapati No. HK.221/IV/11/KA-2012 dan No. 075/LEG-BMSS/IV/2012 dan di Addendum VI dengan perjanjian No. KL.701/XI/1/KA-2021 tertanggal 5 November 2021.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Perjanjian berlaku mulai 5 November 2021 sampai dengan 31 Desember 2037.
- PT Baramulti Sugih Sentosa harus menyerahkan Jaminan dalam bentuk bank garansi sebesar Rp38.333.969 untuk periode 1 November 2021 – 31 Juli 2023.

- The coal transportation tariff without MIP for domestic on the Sukacinta - Kertapati route is Rp736.5 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation rate without MIP for domestic on the Sukacinta-Simpang route is RP 736.5 (full Rupiah)/ton km.
- The coal transportation tariff without MIP for export on the Sukacinta - Kertapati route is Rp709 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation tariff without MIP for export on the Sukacinta-Simpang route is RP 709 (full Rupiah)/ton km.
- The coal transportation tariff with MIP for domestic on the Sukacinta - Kertapati route is Rp709 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation rate without MIP for domestic on the Sukacinta-Simpang route is Rp709 (full Rupiah)/ton km.
- The coal transportation tariff with MIP for export on the Sukacinta - Kertapati route is Rp709 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation tariff without MIP for export on the Sukacinta-Simpang route is Rp709 (full Rupiah)/ton km.

4. PT Baramulti Sugih Sentosa

The agreement of coal transportation from Sukacinta - Kertapati No.HK.221/IV/11/KA-2012 and No.075/LEG-BMSS/IV/2012 and amendment VI with agreement KL.701/XI/1/KA-2021 and dated November 5, 2021.

Some important matters that were agreed were as follow:

- The agreement is started from November 5, 2021 untill December 31, 2037.
- PT Baramulti Sugih Sentosa must give bank guarantee amounted to Rp38,333,969 for period November 1, 2021 – July 31,2023.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

- Berdasarkan Addendum VI No. KL.701/X/1/KA-2021 dan No. 098.B/BMSS-KAI/LEG/XI/2021 tertanggal 05 November 2021 tarif angkutan batu bara untuk periode 5 November 2021 s.d 31 Juli 2023 untuk relasi Sukacinta-Kertapati sebesar Rp667,50 (Rupiah penuh)/ton km, relasi Merapi-Kertapati sebesar Rp667,50 (Rupiah penuh)/ton km, relasi Sukacinta-Simpang sebesar Rp672,50 (Rupiah penuh)/ton km dan relasi Merapi-Simpang sebesar Rp672,50 (Rupiah penuh)/ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp5.941 (Rupiah penuh)/liter.
- Berdasarkan Addendum No.KL.701/VIII/7/KA-2023 tanggal 10 Agustus 2023 tarif angkutan batu bara untuk periode 1 Agustus 2023 s.d 31 Desember 2037 untuk relasi Sukacinta-Kertapati sebesar Rp736,50 (Rupiah penuh)/ton km, relasi Merapi-Kertapati sebesar Rp736,50 (Rupiah penuh)/ton km, relasi Sukacinta-Simpang sebesar Rp736,50 (Rupiah penuh)/ton km dan relasi Merapi-Simpang sebesar Rp736,50 (Rupiah penuh)/ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp7.238 (Rupiah penuh)/liter.

5. PT Bintang Cemerlang Sentosa

Perjanjian kerja sama tentang angkutan Batu Bara dengan menggunakan gerbong datar dari Banjarsari ke Simpang ditandatangani pada tanggal 01 Agustus 2019 dengan No. KL.701/VIII/20/KA-2019 dan No. 047/DIR-BCS/VIII/2019 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku sejak tanggal efektif pelaksanaan perjanjian dengan jangka waktu 10 tahun dan dapat diperpanjang.

- Based on Amendment V No. KL.701/X/1/KA-2021 and No. 098/BMSS-KAI/LEG/XI/2021 dated November 05, 2021 coal transportation tariff for period November 5, 2021 until July 31, 2023 for relation Sukacinta-Kertapati amounted Rp667.50 (full amount)/ton kilometer, relation Merapi-Kertapati amounted Rp667.50 (full amount)/ton kilometer, relation Sukacinta-Simpang amounted Rp672.50 (full amount)/ton kilometer, and relation Merapi-Simpang amounted Rp672.50 (full amount)/ton kilometer based on fuel price at Rp5,941 (full amount)/litre.
- Based on Amendment No. KL.701/VIII/7/KA-2023 dated August 10, 2023 coal transportation tariff for period August 1, 2023 until December 31, 2037 for relation Sukacinta-Kertapati amounted Rp736.50 (full amount)/ton kilometer, relation Merapi-Kertapati amounted Rp736.50 (full amount)/ton kilometer, relation Sukacinta-Simpang amounted Rp736.50 (full amount)/ton kilometer, and relation Merapi-Simpang amounted Rp736.50 (full amount)/ton kilometer based on fuel price at Rp7,238 (full amount)/litre.

5. PT Bintang Cemerlang Sentosa

The agreement of transport with coal use flat wagon from Banjarsari – Simpang was signed on August 01, 2019 with No. KL.701/VIII/20/KA-2019 and No. 047/DIR-BCS/VIII/2019 with the terms and conditions as follows:

- The agreement is started from the effective date of the implement the agreement for a period of 10 years can be extended.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

- Tarif angkutan batu bara rute Banjarsari - Simpang sebesar Rp662 (Rupiah penuh)/ ton km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp5.650 (Rupiah penuh)/ liter.
- PT Bintang Cemerlang Sentosa akan memberikan uang jaminan atas biaya angkutan berupa bank garansi sebesar Rp9.830.700.

- Coal transportation tariff for routes Banjarsari - Simpang amounted to Rp662 (full amount)/ ton kilometer based on fuel price at Rp5,650 (full amount)/ litre.
- PT Bintang Cemerlang Sentosa will provide a security deposit for transportation cost in the form of a bank guarantee amounted to Rp9,830,700.

6. PT Perkebunan Nusantara III (Persero)

Perjanjian kerja sama tentang angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) ditandatangani pada tanggal 1 Februari 2023 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- Perjanjian No. KL.701/II/38/KA-2023 Angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) relasi dari PKS Aek Nabara Selatan ke PT Industri Nabati Lestari - Sei Mangkei dengan tarif Rp148,41 (rupiah penuh). Perjanjian ini berlaku sejak tanggal 1 Februari 2023 sampai dengan 31 Desember 2023.
- Perjanjian No. KL.701/II/40/KA-2023 Angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) relasi dari PKS Sei Mangkei ke PT Kharisma Pemasaran Bersama Nusantara Unit - Belawan dengan tarif Rp118,81/kg (rupiah penuh). Perjanjian ini berlaku sejak tanggal 1 Februari 2023 sampai dengan 31 Desember 2023.
- Perjanjian No. KL.701/II/42/KA-2023 Angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) relasi dari PKS Sei Silau ke PT Kharisma Pemasaran Bersama Nusantara Unit - Belawan dengan tarif Rp131,92/kg (rupiah penuh). Perjanjian ini berlaku sejak tanggal 1 Februari 2023 sampai dengan tanggal pelaporan, perjanjian tersebut masih dalam proses perpanjangan.

6. PT Perkebunan Nusantara III (Persero)

The agreement of *Crude Palm Oil* (CPO) transportation signed on February 1, 2023 with the terms and conditions as follows:

- The agreement No. KL.701/II/38/KA-2023 *Crude Palm Oil* (CPO) transportation from PKS Aek Nabara Selatan ke PT Industri Nabati Lestari - Sei Mangkei with tariff amounted to Rp148.41 (full amount). The agreement is started from February 1, 2023 until December 31, 2023.
- The agreement No. KL.701/II/40/KA-2023 *Crude Palm Oil* (CPO) transportation from PKS Sei Mangkei ke PT Kharisma Pemasaran Bersama Nusantara Unit - Belawan with tariff amounted to Rp118,81/kg (full amount). The agreement is started from February 1, 2023 until December 31, 2023.
- The agreement No. KL.701/II/42/KA-2023 *Crude Palm Oil* (CPO) transportation from PKS Sei Silau ke PT Kharisma Pemasaran Bersama Nusantara Unit - Belawan with tariff amounted to Rp131.92/kg (full amount). The agreement is started from February 1, 2023 until December 31, 2023. As of the reporting date, the agreement is still in the process of renewal.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

7. PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV

a. Perjanjian No. KL.701/II/41/KA-2023 Angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) relasi dari PKS Rambutan ke PT Industri Nabati Lestari - Sei Mangkei - Belawan dengan tarif Rp68,22/kg (rupiah penuh). Perjanjian ini berlaku sejak tanggal 1 Februari 2023 sampai dengan 31 Desember 2023. Sampai dengan tanggal pelaporan, perjanjian tersebut masih dalam proses perpanjangan.

b. Perjanjian dengan PT Perkebunan Nusantara IV No. KL.701/III/8/KA-2023 Angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) dengan gerbong ketel tahun 2023. Perjanjian ini berlaku sejak tanggal 13 Maret 2023 sampai dengan 31 Desember 2023. Sampai dengan tanggal pelaporan, perjanjian tersebut masih dalam proses perpanjangan.

8. PT Semen Indonesia (Persero) Tbk – PT Semen Padang

Perjanjian kerja sama tentang angkutan barang semen curah dan terak semen (*clinker*) dari Indarung ke Teluk Bayur ditandatangani pada tanggal 2 Januari 2023 dengan No. KL.701/II/26/KA-2023 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- Perjanjian berlaku mulai 1 Januari 2023 sampai dengan 31 Desember 2026.
- PT Semen Padang wajib memenuhi target minimal pengangkutan tahunan, dengan rincian sebagai berikut:

No	Tahun/ Years	Target per Tahun/ Goals per Year
1	2023	75.000 Gerbong/ Wagons
2	2024-2026	Akan disepakati Para Pihak, dan dituangkan dalam Addendum Perjanjian/ Will be agreed by the Parties, and set forth in the Addendum

7. PT Perkebunan Nusantara III (Persero) – PT Perkebunan Nusantara IV

a. The agreement No. KL.701/II/41/KA-2023 *Crude Palm Oil* (CPO) transportation from PKS Rambutan ke PT Industri Nabati Lestari - Sei Mangkei - Belawan with tariff amounted to Rp68.22/kg (full amount). The agreement is started from February 1, 2023 until December 31, 2023. As of the reporting date, the agreement is still in the process of renewal.

b. The agreement with PT Perkebunan Nusantara IV No. KL.701/III/8/KA-2023 *Crude Palm Oil* (CPO) by kettle train in 2023. The agreement is started from March 13, 2023 until December 31, 2023. As of the reporting date, the agreement is still in the process of renewal.

8. PT Semen Indonesia (Persero) Tbk – PT Semen Padang

The agreement of Freight Transport bulk cement and clinker from Indarung – Teluk Bayur was signed on January 2, 2023 with No. KL.701/II/26/KA-2023 with the terms and conditions as follows:

- The agreement is started from January 1, 2023 untill December 31, 2026.
- PT Semen Padang is required to meet the minimum annual transportation target, with the following details:

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

- Tarif angkutan Barang rute dari Indarung ke Teluk Bayur sebesar Rp551.359 (Rupiah penuh)/Gerbong km berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp6.800 (Rupiah penuh)/ liter.

b. Perjanjian Asuransi

1. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jasa Raharja Putera

- a. Perusahaan menandatangani perjanjian dengan PT Asuransi Jasa Raharja Putera tentang Pengadaan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang dan Awak Sarana Kereta Api untuk periode 1 Januari 2021 sampai 31 Desember 2023 dengan Perjanjian No. KL.702/III/9/KA-2021 tanggal 9 Maret 2021. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang KA, awak KA penumpang dan awak KA barang angkutan.

	Rp
A. Penumpang KA	
1) Meninggal dunia	40.000
2) Cacat tetap (maksimum)	30.000
3) Biaya perawatan (maksimum)	30.000
4) Biaya pemakaman	2.500
B. Awak sarana Perkeretaapian	
I. Untuk masinis dan asisten masinis	
1) Meninggal dunia	85.000
2) Cacat tetap (maksimum)	95.000
3) Biaya perawatan (maksimum)	35.000
4) Biaya pemakaman	5.000
II. Kondektur, kondektur pembantu dan manajer KA	
1) Meninggal dunia	75.000
2) Cacat tetap (maksimum)	85.000
3) Biaya perawatan (maksimum)	35.000
4) Biaya pemakaman	5.000

49. Significant Agreements (Continued)

- Freight transportation tariff for routes Indarung - Teluk Bayur amounted to Rp551,359 (full amount)/ Wagon km based on fuel price at Rp6,800 (full amount)/ litre.

b. Insurance Agreement

1. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jasa Raharja Putera

- a. The Company entered into an agreement with PT Asuransi Jasa Raharja Putera regarding to Procurement of Passengers and Officers Responsible Insurance for period January 1, 2021 until December 31, 2023 No. KL.702/III/9/KA-2021 dated March 9, 2021. Scope of Warranty Coverage as set in this agreement is train passengers, officers on duty, and goods.

A. Train Passenger	
1) Death	
2) Permanent disability (Maximum)	
3) Recovery costs (maximum)	
4) Funeral cost	
B. Officer on Train	
I. Machinist and machinist assistant	
1) Death	
2) Permanent disability (maximum)	
3) Recovery costs (maximum)	
4) Funeral cost	
II. Conductor, conductor assistant and train manager	
1) Death	
2) Permanent disability (maximum)	
3) Recovery costs (maximum)	
4) Funeral cost	

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

III. Teknisi KA, petugas restorasi, petugas keamanan, dan lainnya 1) Meninggal dunia 65.000 2) Cacat tetap (maksimum) 75.000 3) Biaya perawatan (maksimum) 35.000 4) Biaya pemakaman 5.000		III. Train technicians, train restaurant officers, security officers, and others 1) Death 2) Permanent disability (maximum) 3) Recovery costs (maximum) 4) Funeral cost
C. Biaya transportasi korban kereta api dari TKP Per kejadian :	1.000	C. Transport fee for Train victims from the accident place per accident
Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi asuransi kepada PT Jasa Raharja Putera melalui PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, Kantor Cabang Bandung.		The Company's obligation to pay insurance premium PT Jasa Raharja Putera through PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, Bandung Branch.
Jumlah iuran wajib yang harus dibayar Perusahaan kepada PT Jasa Raharja Putera untuk tahun 2023 dan 2022 masing-masing sebesar Rp2.436.171 dan Rp2.280.408.		Total mandatory contribution to be paid by the Company to PT Jasa Raharja Putera for year 2023 and 2022 amounted to Rp2,436,171 and Rp2,280,408, respectively.
b. Perusahaan telah menandatangani perpanjangan perjanjian No. KL.702/II/13/KA-2023 dan P/1.1/KS/II/2023 tanggal 14 Februari 2022 tentang Pengadaan Asuransi Angkutan Barang Periode 1 Januari 2023 sampai dengan 31 Desember 2025.		b. The Company has entered into the addendum of agreement No. KL.702/II/13/KA-2023 and P/1.1/KS/II/2023 on February 14, 2022 regarding Procurement of Insurance for Freight Transportation for Period January 1, 2023 until December 31, 2025.
1) Angkutan batu bara Setiap Kejadian : Peti kemas per kejadian 150.000 Jumlah ganti rugi periode : 7.500.000 pertanggungan	Rp	1) Coal freight Per accident Container per accident Amount of the compensation for the period cover
2) Angkutan Non Peti kemas untuk setiap kejadian : Jumlah ganti rugi periode : 6.000.000 pertanggungan		2) Non - Container Goods Per accident Amount of the compensation for the period cover
3) Angkutan Bahan Bakar Minyak dan CPO Setiap kejadian : Jumlah ganti rugi periode : 6.000.000 pertanggungan		3) Fuel and Crude Palm Oil Freight Per Accident Amount of the compensation for the period cover
4) Angkutan Barang menggunakan kereta api dengan peti kemas dan multi komoditas:		4) Freight transportation by trains using containers and multi commodities:

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

Setiap kejadian	:	500.000	:	Per accident
Peti kemas per kejadian	:	150.000	:	Container per accident
Jumlah ganti rugi periode pertanggunggunaan	:	6.000.000	:	Amount of the compensation for the period cover

2. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Jasa Raharja (Persero)

Perusahaan telah menandatangani perjanjian dengan PT Jasa Raharja (Persero) tentang Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api untuk Periode 1 Januari 2022 sampai dengan 31 Desember 2026 No. KL.702/I/18/KA-2022 tanggal 28 Januari 2022 yang diaddendum dengan perjanjian No. KL.702/I/9/KA-2023 tanggal 9 Januari 2023. Lingkup jaminan pertanggunggunaan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang sah kereta api

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:
Penumpang KA

		Rp	
Meninggal Dunia	:	50.000.000	: Death
1) Cacat tetap (maksimum)	:	50.000.000	: 1) Permanent disability (maximum)
2) Biaya perawatan (maksimum)	:	20.000.000	: 2) Recovery costs (maximum)
3) Biaya P3K (maksimum)	:	1.000.000	: 3) First aid kit cost (maximum)
4) Biaya ambulan	:	500.000	: 4) Ambulance cost
5) Biaya pemakaman	:	4.000.000	: 5) Funeral cost

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi kepada PT Jasa Raharja (Persero) serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib yang harus dipungut oleh Perusahaan adalah sebesar Rp120 (Rupiah penuh) per penumpang untuk setiap kali perjalanan untuk periode 1 Januari 2022 sampai dengan 31 Desember 2026.

3. PT Bank Mandiri (Persero) Tbk - PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia

Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia tentang Pengadaan Asuransi Kesehatan Dewan Komisaris Beserta Keluarga, Direksi beserta Keluarga dan Organ Pendukung Dewan Komisaris periode 1 Maret 2023 sampai dengan

2. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Jasa Raharja (Persero)

The Company has entered into the agreement with PT Jasa Raharja (Persero) regarding to Statutory Insurance Accident for Train Passenger for period January 1, 2022 until December 31, 2026 No. KL.702/I/18/KA-2022 dated January 28, 2022 which was amended with agreement No. KL.702/I/9/KA-2023 dated January 9, 2023.. Scope of train passenger insurance coverage as set forth in this agreement is legal passenger train.

The insurance benefits calculations are follows:
Passenger Train

The Company was obligated to pay premium to PT Jasa Raharja (Persero) and deposit it to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Bandung Branch.

Total obligated of contributions that collected by Company from passenger in amount of Rp120 (full amount) for each Passenger in one trip, for period from January 1, 2022 until December 31, 2026.

3. PT Bank Mandiri (Persero) Tbk - PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia

The Company signed an agreement with PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia regarding Procurement for Insurance of Healthcare for Board of Commissioners and Board of Directors and Family, and Board of Commissioners Support Organization for period from March 1, 2023

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

29 Februari 2024 No. KL.702/II/34/KA-2023 tanggal 28 Februari 2023. Sampai dengan tanggal pelaporan, perjanjian tersebut masih dalam proses perpanjangan.

Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Dewan Komisaris Beserta Keluarga, Direksi Beserta Keluarga dan Organ Pendukung Dewan Komisaris.

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia serta menyetorkan ke PT Bank Mandiri (Persero) Tbk Cabang Jakarta Ahmad Yani.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp1.629.634 termasuk biaya polis dan premi.

4. PT Asuransi Wahana Tata

Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Wahana Tata tentang Pengadaan Asuransi Aset Sarana PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. KL.702/XII/6/KA-2022 dan No. 692/DIR/XII/2022 tanggal 5 Desember 2022 dengan jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 31 Oktober 2022 sampai dengan 31 Oktober 2025. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Aset Sarana Perusahaan dengan kondisi semua risiko properti, gempa bumi, dan terorisme dan sabotase. Premi yang telah disepakati sebesar Rp157.587.705 dengan nilai premi per periode pertanggungan adalah sebesar Rp52.529.235.

Besaran klaim atas risiko sendiri adalah sebagai berikut:

- 1) Polis Semua Risiko Properti
Kerusakan Aset Sarana:
 - i. Pada saat operasi adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD35,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.
 - ii. Pada saat Dipo atau Balai Yasa adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD350,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.

49. Significant Agreements (Continued)

through February 29, 2024 No. KL.702/II/34/KA-2023 dated February 28, 2023. As of the reporting date, the agreement is still in the process of renewal.

The Scope of Insurance Coverage as set in this agreement was Board of Commissioners and Family, Board of Directors and Family, and Board of Commissioners Support Organization.

The Company was obliged to pay insurance premium to PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia and deposit them to PT Bank Mandiri (Persero) Tbk Jakarta Ahmad Yani Branch.

The insurance premium paid amounted to Rp1,629,634 including policy fee and premium.

4. PT Asuransi Wahana Tata

The Company signed an agreement with PT Asuransi Wahana Tata regarding Procurement for Insurance on Means of Transportation Assets of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. KL.702/XII/6/KA-2022 and No. 692/DIR/XII/2022 dated December 5, 2022 with the term of the agreement was effective from October 31, 2022 through October 31, 2025. The Scope of Insurance Coverage as set forth in this agreement was means of Transportation Assets of The Company for property all risks, earthquake, terrorism and sabotage. Premiums agreed amounted to Rp157,587,705 with premium value per coverage period amounting to Rp52,529,235.

The amount of claims as follows:

- 1) Property All Risks Policy
Transportation Assets Damage:
 - i. When operating is 10% of loss, or USD35,000 (full amount) in minimum for each loss occurred.
 - ii. When in depot or Workshop is 10% of loss, or USD350,000 (full amount) in minimum for each loss occurred.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

- 2) Polis Gempa Bumi
Kerusakan Aset Sarana
- Pada saat operasi adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD35,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian
 - Pada saat Dipo atau Balai Yasa adalah 10% dari kerugian, atau minimal USD350,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.
- 3) Polis terorisme dan sabotase
Kerusakan aset sarana sebesar USD250,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.
- Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi kepada PT Asuransi Wahana Tata (Persero) serta menyetorkan ke PT Bank Mandiri (Persero) Tbk Cabang Jakarta Wisma Tugu.

- 2) *Earthquake Policy*
Transportation Assets Damage
- When operating is 10% of loss, or USD35,000 (full amount) in minimum for each loss occurred.*
 - While in depot or Workshop is 10% of loss, or USD350,000 (full amount) in minimum for each loss occurred.*
- 3) *Terrorism and sabotage policy*
Transportation Assets Damage of USD250,000 (full amount) for each loss occurred.
- The Company is obliged to pay insurance premiums to PT Asuransi Wahana Tata (Persero) and deposit them to PT Bank Mandiri (Persero) Tbk – Jakarta Wisma Tugu Branch.*

5. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jiwa IFG (Life)

Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jiwa IFG (IFG Life) tentang Pengelolaan Program Asuransi JS Pendanaan Hari Tua Bagi Pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero). Berdasarkan perjanjian No. KL.705/VI/10/KA-2021 dan No. 00056/SJ/T/HKM/0621 tanggal 2 Juni 2021 terhitung sejak tanggal 1 Mei 2021 sampai dengan 30 April 2026, PT Asuransi Jiwasraya melakukan pengalihan polis asuransi kepada PT Asuransi Jiwa IFG (IFG Life).

Premi asuransi untuk program JHT dikelola secara *Individual Account* dan *Pooledfund Account* ditetapkan sebagai berikut:

- Dana awal pada saat awal mulai berlakunya asuransi sebesar Rp1.578.127.345 dan
- Dana lanjutan berupa premi berkala bulanan sebesar 17,25% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan yang terdiri dari:
 - luran tertanggung/peserta sebesar 4,75% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan; dan

5. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jiwa IFG (Life)

The Company signed an agreement with PT Asuransi Jiwa IFG (IFG Life) regarding management of the JS Insurance program for old age funding for employee PT Kereta Api Indonesia (Persero). Based on Agreement No. KL.705/VI/10/KA-2021 and No. 00056/SJ/T/HKM/0621 dated June 2, 2021 as of May 1, 2021 through April 30, 2026, PT Asuransi Jiwasraya transferred the insurance policy to PT Asuransi Jiwa IFG (IFG Life).

Insurance premium for JHT program managed with Individual Account and Pooledfund Account set as follows:

- The initial fund at the start of the insurance is Rp1,578,127,345 and*
- Continuation funds in the form of monthly periodic premiums is 17.25% from insurance basic salary each current month consist of:*
 - The contribution of the insured/participant is 4.75% of the basic insurance salary each month; and*

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

- Iuran perusahaan sebesar 12,5% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan.

Premi asuransi untuk program pasca kerja dikelola secara *pooled fund account* ditetapkan sebagai berikut:

- a. Dana awal pada saat awal mulai berlakunya asuransi sebesar Rp223.601.602 dan
- b. Dana lanjutan berupa premi berkala tahunan yang bersumber dari iuran perusahaan berdasarkan valuasi premi yang akan dilakukan setiap bulan Oktober, sebesar 5% dari gaji dasar asuransi tahun sebelumnya.

6. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jasa Indonesia

Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jasa Indonesia tentang Pengadaan Jasa Asuransi Directors and Officers Liability No. KL.702/VII/19/KA-2023 tanggal 28 Juli 2023 yang diaddendum dengan perjanjian No.KL.702/X/26/KA-2023 tanggal 20 Oktober 2023. Lingkup jaminan pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah risiko liability para *Directors and Officers Liability* termasuk Dewan Komisaris.

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi asuransi kepada PT Asuransi Jasa Indonesia melalui Bank Mandiri Cabang MT Haryono.

Jangka waktu perjanjian terhitung sejak tanggal 1 Maret 2023 sampai dengan 29 Februari 2024.

Sampai dengan tanggal laporan ini diterbitkan, perpanjangan perjanjian masih dalam proses.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp1.700.000 termasuk biaya polis dan premi.

c. Perjanjian Pengadaan BBM PT Pertamina (Persero) - PT Pertamina Patra Niaga

Perusahaan telah menandatangani Perjanjian dengan PT Pertamina Patra Niaga tentang Pengadaan BBM.

49. Significant Agreements (Continued)

- The company contribution is 12.5% of the basic insurance salary each month.

Insurance premiums for post-employment programs managed by a pooled fund account are determined as follows:

- a. The initial fund at the start of the insurance is Rp223,601,602 and
- b. Continuation funds in the form of annual periodic premiums sourced from company contributions based on premium valuations which will be carried out every October, amounting to 5% of the previous year's basic insurance salary.

6. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jasa Indonesia

The Company has entered into an agreement with PT Asuransi Jasa Indonesia regarding Procurement for Insurance Service of Directors and Employee Obligation No. KL.702/VII/19/KA-2023 dated July, 28 2023 which was amended with agreement No.KL.702/X/26/KA-2023 dated October 2023. The scope of insurance coverage as set forth in this agreement is directors and officers liabilities.

The Company's obligation to pay insurance premium to PT Asuransi Jasa Indonesia through Bank Mandiri, MT Haryono Branch.

The term of the agreement was effective from March 1, 2023 until February 29, 2024.

Until this report is published, this extension of the agreement is still in process as of the date of this report.

Total premium paid amounting to Rp1,700,000 including policy fee and premium.

c. Procurement of BBM Agreement PT Pertamina (Persero) - PT Pertamina Patra Niaga

The Company has entered into agreement with PT Pertamina Patra Niaga regarding the Procurement of BBM.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

49. Significant Agreements (Continued)

No. KL.702/III/1/KA-2022 dan No. KTR-014/PNC000000/2022-S0 tanggal 1 Maret 2022. Dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

No. KL.702/III/1/KA-2022 and No. KTR-014/PNC000000/2022-S0 on March 1, 2022 with the terms and conditions as follows:

- Harga BBM bersubsidi mengacu kepada Peraturan Presiden No. 191/2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak. Untuk harga BBM non-subsidi PT Pertamina Patra Niaga memberikan potongan harga sebesar 5% (lima persen).
- Biaya Jasa *Handling/Vendor Held Stock* sebesar Rp438/liter yang dibebankan kepada Perusahaan.

- The subsidized fuel price refers to Presidential Regulation No. 191/2014 concerning the Provision, Distribution and Selling Price of Retail Fuel Oil. For fuel prices non-subsidies PT Pertamina Patra Niaga provides a discount of 5% (five percent).

d. Perjanjian Fasilitas Pinjaman antara Perusahaan, China Development Bank sebagai Pemberi Pinjaman Awal, China Development Bank sebagai Agen Pinjaman dan Bank of China (Hong Kong) Limited Jakarta Branch sebagai Agen

D. Loan Facility Agreement between the Company, China Development Bank as Initial Lender, China Development Bank as Loan Agent and Bank of China (Hong Kong) Limited Jakarta Branch as Agent

Pada tanggal 29 Desember 2023, Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman dengan para pihak. No. 3520202401100001645. Fasilitas pinjaman yang diberikan terdiri dari dua fasilitas:

In December 29, 2023, the Company signed a Loan Facility Agreement with the parties No. 3520202401100001645. The loan facilities provided consist of two facilities:

- a. Fasilitas Pinjaman berjangka USD dalam keseluruhan jumlah yang sama dengan Total Komitmen Fasilitas A sebesar USD325.620.000; dan
- b. Fasilitas Pinjaman berjangka RMB dalam keseluruhan jumlah yang sama dengan Total Komitmen Fasilitas B untuk digunakan dalam RMB atau setara dengan USD217.080.000.

- a. USD Term Loan Facility in an aggregate amount equal to the Total Commitment of Facility A amounted to USD325,620,000; and
- b. RMB Term Loan Facility in an aggregate amount equal to the Total Commitment of Facility B to be used in RMB or equivalent to USD217,080,000.

Suku bunga yang digunakan dalam perjanjian ini adalah sebagai berikut:

The interest rates used in this agreement are as follows:

- a. Fasilitas A 3,20% per tahun; dan
- b. Fasilitas B 3,10% per tahun.

- a. Facility A 3.20% per year; and
- b. Facility B 3.10% per year.

Fasilitas Pinjaman tersebut seluruhnya akan digunakan untuk memberikan pendanaan kepada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung melalui kontribusi modal sesuai dengan semua peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku, untuk mendanai jumlah kenaikan biaya proyek.

The entire Loan Facility will be used to provide funding to the Jakarta-Bandung High Speed Train project through capital contributions in accordance with all applicable laws and regulations, to fund the total project cost increase.

49. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

Pinjaman antara Perusahaan dan Pemberi Fasilitas dijamin oleh Pemerintah melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) (PT PII) berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 239/KM.8/2023 tanggal 28 Desember 2023 tentang Penugasan kepada PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) untuk Melakukan Penjaminan Pemerintah secara Bersama atas Pinjaman PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Rangka Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta Bandung.

49. Significant Agreements (Continued)

Loans between the Company and the Facility Provider are guaranteed by the Government through PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) (PT PII) based on government regulation Number 239/KM.8/2023 dated 28 December 2023 concerning Assignment to PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) to Provide Government Guarantees Jointly for PT Kereta Api Indonesia (Persero) Loans in the Context of Accelerating the Implementation of Fast Train Infrastructure and Facilities between Jakarta Bandung.

50. Kontinjensi

Perusahaan merupakan tergugat 1 (satu) dalam gugatan yang diajukan oleh Tengku Hamdy Osman Delikhan melalui Pengadilan Negeri Medan yang terdaftar dalam perkara 48/Pdt.G/2021/PN.Mdn pada tanggal 5 Februari 2021. Inti dari gugatan tersebut adalah Tengku Hamdy Osman Delikhan menggugat KAI karena tahun 1868 terjadi perjanjian konsesi antara Sultan Deli dan DSM selama 90 tahun yang seharusnya berakhir tahun 2002 dan aset tersebut dikembalikan ke Tengku Hamdy Osman Delikhan. Penggugat mengklaim bahwa Perusahaan merugikan penggugat dan menuntut pembayaran ganti rugi sebesar Rp707.340.000.

Pada tanggal 23 November 2021, Pengadilan Negeri Medan telah mengeluarkan putusan atas perkara No. 48/Pdt.G/2021/PN.Mdn yang pada menyatakan menolak tuntutan penggugat.

Pada tanggal 14 Desember 2022, Tengku Hamdy Osman Delikhan al haj gelar Tengku Raja Muda Deli mengajukan banding dengan nomor perkara 381/Pdt/2023/PT MDN. Pada tanggal 25 Juli 2023, putusan banding adalah menguatkan putusan PN Medan Nomor 48/Pdt.G/2021/PN Mdn tanggal 23 November 2021.

Pada tanggal 29 Agustus 2023, Tengku Hamdy Osman Delikhan al-Haj gelar Tengku Raja Muda Deli mengajukan Kasasi. Sampai dengan laporan ini diterbitkan, perkara ini masih dalam proses pengajuan kasasi.

50. Contingencies

The company constitute as the 1 (one) defendant in the act against the law lawsuit as submitted by Tengku Hamdy Osman Delikhan through Medan District Court submitted as the case 48/Pdt.G/2021/PN.Mdn on February 5, 2021. The point of lawsuit is the Company get sued about in 1868 There was a concession agreement between Sultan Deli and DSM for 90 years which should have ended in 2002 and the assets were returned to Tengku Hamdy Osman Delikhan. The plaintiff claimed the Company for harm and sued compensation of Rp707,340,000.

On November 23, 2021, Medan District Court had been issued case verdict No. 48/Pdt.G/2021/PN.Mdn which substantially stated rejected the plaintiff's claim.

On December 14, 2022, Tengku Hamdy Osman Delikhan al haj with the title Tengku Raja Muda Deli filed an appeal as the case 381/Pdt/2023/PT MDN. On July 25, 2023, the appeal decision upheld the decision of Medan District Court Number 48/Pdt.G/2021/PN Mdn dated November 23, 2021.

On August 29, 2023, Tengku Hamdy Osman Delikhan al-Haj, with the title Tengku Raja Muda Deli, filed a cassation. Until this report is published, this case is still in the process of being filed.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

51. Informasi Tambahan Terkait Arus Kas

51. Additional Information Related to Cash Flows

Tabel dibawah ini menunjukkan transaksi investasi yang tidak menggunakan kas:

The Table below represents non-cash investment transactions:

	2023	2022	
Penambahan Aset melalui Utang Usaha:			Addition of Assets through Trade Payables:
Aset Tetap	674.922.979	78.231.822	Fixed Assets
Aset Takberwujud	29.263.728	16.195.823	Intangible Assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	4.171.680.096	54.746.697	Infrastructure Assets Operating Rights
Uang Muka:			Advances:
Aset Tetap	20.640.000	133.044.938	Fixed Assets
Hibah:			Grant:
Aset Tetap	--	256.775	Fixed Assets
Pinjaman Bank:			Bank Loan:
Aset Tetap	--	58.055.044	Fixed Assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	--	238.575.780	Infrastructure Assets Operating Rights
Penambahan Investasi pada Ventura Bersama melalui Reklasifikasi dari Uang Muka Setoran Modal	--	7.230.581.343	Addition of Investment in Joint Venture through Reclassification of Paid in Capital Advance
Penerimaan Bunga Pinjaman dari Ventura Bersama melalui Piutang Lain-lain PSBI	--	138.896.858	Receipt of Loan Interest from Joint Venture through Other Receivables of PSBI
Penjualan Aset melalui Piutang	31.299.180	--	Asset Sales through Receivables
Jumlah	4.927.805.983	7.948.585.080	Total

Tabel di bawah ini menunjukkan rekonsiliasi liabilitas yang timbul dari aktivitas pendanaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 dan 2022, sebagai berikut:

The table below represents a reconciliation of liabilities arising from financing activities for the years ended December 31, 2023 and 2022, as follows:

	2023					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Arus Kas/ Cash Flow		Non-kas/ Non-cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	
		Penerimaan/ Receipt	Pembayaran/ Payment			
Pinjaman Jangka Pendek	1.760.000.000	5.636.300.935	(6.007.777.797)	--	1.388.523.138	Short-term Loan
Pinjaman Jangka Panjang	19.479.590.418	3.200.303.452	(1.236.391.211)	(6.861.689)	21.436.640.970	Long-term Loan
Utang Obligasi Jangka Pendek	--	--	--	1.898.852.925	1.898.852.925	Short-term Bonds Payable
Utang Obligasi Jangka Panjang	4.490.760.381	--	--	(1.896.290.762)	2.594.469.619	Long-term Bonds Payable
Sukuk	498.307.111	--	--	279.083	498.586.194	Sukuk
Liabilitas Sewa	61.162.900	--	(31.554.208)	81.062.197	110.670.889	Lease Liabilities
Pinjaman Program PEN	3.500.000.000	--	(437.500.000)	--	3.062.500.000	PEN Program Loan
	2022					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Arus Kas/ Cash Flow		Non-kas/ Non-cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	
		Penerimaan/ Receipt	Pembayaran/ Payment			
Pinjaman Jangka Pendek	2.659.962.173	13.706.510.355	(14.606.472.528)	--	1.760.000.000	Short-term Loan
Pinjaman Jangka Panjang	17.436.738.082	2.654.659.753	(941.505.588)	329.698.171	19.479.590.418	Long-term Loan
Utang Obligasi Jangka Pendek	999.447.166	--	(1.000.000.000)	552.834	--	Short-term Bonds Payable
Utang Obligasi Jangka Panjang	2.993.800.573	1.500.000.000	(5.041.083)	2.000.891	4.490.760.381	Long-term Bonds Payable
Sukuk	--	500.000.000	(1.785.917)	93.028	498.307.111	Sukuk
Liabilitas Sewa	82.145.435	--	(37.190.355)	16.207.820	61.162.900	Lease Liabilities
Pinjaman Program PEN	3.500.000.000	--	--	--	3.500.000.000	PEN Program Loan

52. Informasi Penting Lainnya

52. Other Important Information

a. Track Charge Access (TAC) Perusahaan

Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Kereta Api (DJKA) Kementerian Perhubungan telah menerbitkan tagihan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) atas penggunaan *Track Access Charge* (TAC) tahun 2023 kepada Perusahaan dengan nilai tagihan sebagai berikut:

1. Triwulan I sebesar Rp655.191.282;
2. Triwulan II sebesar Rp705.641.088;
3. Triwulan III sebesar Rp729.578.100; dan
4. Triwulan IV sebesar Rp698.015.547 sehingga total tagihan sebesar Rp2.788.426.017.

Atas tagihan tersebut, Perusahaan mengajukan permohonan keringanan dalam bentuk pembebasan pokok dan denda kepada DJKA melalui surat Nomor KF.203/III/3/KA-2024 tanggal 4 Maret 2024.

Atas surat tersebut, DJKA memberikan tanggapan melalui surat No. UM.006/2/25/K2/DJKA/2024 tanggal 2 April 2024, yang pada intinya permohonan keringanan dalam bentuk pembebasan pokok dan denda tersebut tidak dapat disetujui dan Perusahaan dapat menyampaikan kembali permohonan keringanan dalam bentuk lain yaitu pengurangan, pengangsuran, dan penundaan.

Kemudian, Perusahaan mengajukan permohonan keringanan dalam bentuk pengurangan pokok dan denda menjadi masing-masing sebesar Rp401.470.990 dan Rp8.029.420 melalui surat No. KF.203/IV/7/KA-2024 tanggal 15 April 2024.

Berdasarkan permohonan keringanan dalam bentuk pengurangan pokok dan denda yang disampaikan oleh Perusahaan, Menteri Perhubungan menyampaikan surat Permohonan Pertimbangan Keringanan PNBP berupa Pengurangan kepada Menteri Keuangan melalui surat No. KU.102/1/6/MHB 2024 tanggal 30 Mei 2024, dimana nilai TAC yang diajukan sebagai pertimbangan keringanan oleh Menteri Perhubungan senilai Rp401.470.990 untuk pokok dan Rp8.029.420 untuk denda.

a. Track Charge Access (TAC) the Company

The Government through the Directorate General of Railways (DJKA) of the Ministry of Transportation has issued a Non-Tax State Revenue (PNBP) bill for the use of *Track Access Charge* (TAC) year 2023 to the Company with the amount of the bill as follows:

1. The 1st quarter amount of Rp655,191,282;
2. The 2nd quarter amount of Rp705,641,088;
3. The 3rd quarter amount of Rp729,578,100; and
4. The 4th quarter amount of Rp698,015,547, so that the bill total amount of Rp2,788,426,017.

On that billing, the Company applied for the bill relief in the form of principal exemption and penalty to the DJKA through letter Number KF.203/III/3/KA-2024 dated March 4, 2024.

On that letter, the DJKA provided a response through letter No. UM.006/2/25/K2/DJKA/2024 dated April 2, 2024, which basically states that the request for the bill relief in the form of principal exemption and penalty cannot be approved and the Company can re-submit an application of the bill relief in the other forms such as deduction, installment, and postponement.

Then, the Company applied for the bill relief in the form of principal deduction and penalty amount of Rp401,470,990 and Rp8,029,420 respectively, through letter No. KF.203/IV/7/KA-2024 dated April 15, 2024.

Based on the request for the bill relief in the form of principal deduction and penalty submitted by the Company, the Minister of Transportation submitted a letter of consideration waiver of PNBP to the Minister of Finance through letter number KU.102/1/6/MHB 2024 dated May 30, 2024. The amount of the requested for consideration of TAC relief by the Minister of Transportation is Rp401,470,990 for the principal amount and Rp8,029,420 for the penalty.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir
Pada Tanggal 31 Desember 2023 dan 2022
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

52. Informasi Penting Lainnya (Lanjutan)

Untuk memastikan nilai yang dicatat oleh Kementerian Perhubungan dalam Laporan Keuangan Pemerintah Pusat, Perusahaan melakukan diskusi dengan Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia ("BPK RI") - Auditorat Utama Keuangan Negara I (AKN I) pada tanggal 28 Mei 2024, yang menginformasikan bahwa nilai TAC belum dicatat sebagai piutang pada Laporan Keuangan Kementerian Perhubungan Audit tahun 2023 namun diungkapkan dalam Catatan atas Laporan Keuangan sehubungan dengan permohonan keringanan pokok dan denda yang masih dalam proses pengajuan dan pembahasan dengan Kementerian Keuangan.

Pada tanggal 6 Juni 2024, berdasarkan Berita Acara Rapat Penelaahan Permohonan Persetujuan Keringanan PNBP TAC No. BA-3/AG.7/2024 yang ditandatangani perwakilan pejabat dari Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan dan Perusahaan yang intinya Kementerian Keuangan mempertimbangkan memberikan keringanan TAC kepada Perusahaan sesuai dengan aturan yang berlaku berdasarkan arahan Presiden pada beberapa rapat kabinet untuk memperkuat keuangan Perusahaan sebagai bentuk dukungan pemerintah bagi keberlanjutan pelayanan transportasi yang berkualitas di tengah penugasan yang dijalankan oleh Perusahaan.

Hingga laporan keuangan konsolidasian diterbitkan, Perusahaan masih belum menerima surat persetujuan keringanan dalam bentuk pengurangan pokok dan denda TAC dari Kementerian Keuangan. Berdasarkan dokumen dan korespondensi yang dilakukan, Manajemen Perusahaan meyakini bahwa permohonan keringanan dapat disetujui.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2023 and 2022
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

52. Other Important Information (Continued)

To ensure the values recorded by the Ministry of Transportation in the Central Government Financial Statements, the Company held discussions with the Supreme Audit Agency of the Republic of Indonesia ("BPK RI") - Main Auditorate for State Finance I (AKN I) on May 28, 2024. BPK RI informed that the TAC value has not been recorded as receivables in the 2023 Audited Financial Statements of the Ministry of Transportation but is disclosed in the Notes to the Financial Statements regarding the ongoing application and discussion for principal and penalty relief with the Ministry of Finance.

On June 6, 2024, based on the Minutes of Meeting for the Approval Review of Concession Fee Relief TAC No. BA-3/AG.7/2024, signed by representatives from the Ministry of Finance, the Ministry of Transportation, and the Company, which basically the Ministry of Finance considered granting TAC relief to the Company in accordance with applicable regulations. This decision was made following the President's directive during several cabinet meetings to strengthen the Company's financial position as a form of government support for quality transportation services amidst the tasks carried out by the Company.

Until the issuance of the consolidated financial statement, the Company has not yet received an approval of relief in the form of principal deduction and penalty TAC from Ministry of Finance. Based on the documents and correspondence conducted, Company's Management believes that the waiver request will be approved.

52. Informasi Penting Lainnya (Lanjutan)

**b. Track Charge Access (TAC) Entitas Anak
PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI)**

Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Kereta Api (DJKA) telah menerbitkan tagihan Penerimaan Negara Bukan Pajak atas penggunaan *Track Access Charge* (PNBP TAC) kepada PT KCI dengan merujuk pada Peraturan Menteri Keuangan No. 138/PMK.02/2021 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Bersifat Volatil dan Kebutuhan Mendesak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan ("PMK 138/2021") dengan nilai tagihan untuk PT KCI sebagai berikut:

1. Triwulan I – III sebesar Rp178.452.118; dan
2. Triwulan IV sebesar Rp63.393.900 sehingga total tagihan sebesar Rp241.846.018.

Atas tagihan tersebut, PT KCI telah melakukan pembayaran sebesar Rp63.393.900 pada tanggal 7 Maret 2024 dan sebesar Rp178.452.118 pada tanggal 15 Maret 2024, dengan tujuan untuk menghentikan tambahan nilai denda keterlambatan pembayaran.

PT KCI kemudian mengajukan surat keberatan kepada DJKA, sebagai berikut:

- a. Surat Direktur Utama PT KCI No. 42/CV.200/CU/KCI/III/2024 tanggal 18 Maret 2024 mengenai Permohonan Keringanan Pembebasan Sanksi Administratif berupa Denda Penerimaan Negara Bukan Pajak ("PNBP TAC") PT KCI Tahun 2023; dan
- b. Surat Direktur Utama PT KCI No. 65/CV.200/CU/KCI/III/2024 tanggal 25 Maret 2024 mengenai Permohonan Keringanan Pokok PNBP TAC PT KCI Tahun 2023.

Atas Surat Keberatan tersebut di atas, untuk permohonan Permohonan Keringanan Pembebasan Sanksi Administratif berupa Denda PNBP TAC, DJKA masih melakukan proses reviu. Sedangkan untuk Permohonan Keringanan Pokok PNBP TAC, DJKA telah mengeluarkan tanggapan melalui Surat Direktorat Jenderal Perkeretaapian No. UM.209/1/19/K2/DJKA/2024 tanggal

52. Other Important Information (Continued)

**b. Track Charge Access (TAC) Subsidiary
PT Kereta Commuter Indonesia
(PT KCI)**

The Government through the Directorate General of Railways (DJKA) has issued a Non-Tax State Revenue bill for the use of Track Access Charge (PNBP TAC) to PT KCI by referring to the Minister of Finance Regulation No. 138/PMK.02/2021 concerning Types and Tariffs on Types of Non-Tax State Revenue that are Volatile and Urgent Needs Applicable to the Ministry of Transportation ("PMK 138/2021") with billing values for PT KCI has follows:

1. The 1st to 3rd quarter amount of Rp178,452,118; and
2. The 4th quarter amount of Rp63,393,900 so that the bill total amount of Rp241,846,018.

Based on the above payment billings, PT KCI has made payments of Rp63,393,900 on March 7, 2024 and Rp178,452,118 on March 15, 2024 to avoid any additional penalty fee.

PT KCI then submitted the following objection letters to the DJKA:

- a. Letter from President Director of PT KCI No. 42/CV.200/CU/KCI/III/2024 regarding Application for Relief from Penalty Fee of NonTax State Revenue ("PNBP TAC") PT KCI Year 2023; and
- b. Letter from Letter from President Director of PT KCI No. 65/CV.200/CU/KCI/III/2024 regarding Application for Relief from PNBP TAC Principal Payment PT KCI Year 2023.

Among the above Objection Letters, the Government is in the process of reviewing the Application for Relief from Penalty Fee of PNBP TAC. The DJKA has replied to the Application for Relief from PNBP TAC through the Letter from DJKA No. UM.209/1/19/K2/DJKA/2024 the Application for Relief from PNBP TAC dated April 5, 2024 regarding Response to the Application for Relief from PNBP TAC,

52. Informasi Penting Lainnya (Lanjutan)

5 April 2024 mengenai Tanggapan Surat Permohonan Keringanan Pokok PNPB TAC PT KCI Tahun 2023, dengan alasan permohonan keringanan pokok tidak dapat diproses lanjut karena saat ini juga sedang berproses permohonan keringanan yang sebelumnya telah disampaikan oleh PT KCI tanggal 18 Maret 2023 untuk memohon pembebasan sanksi administrasi PNPB TAC Tahun 2023.

PT Railink

Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Kereta Api (DJKA) telah menerbitkan tagihan Penerimaan Negara Bukan Pajak atas penggunaan *Track Access Charge* (PNBP TAC) kepada PT Railink dengan merujuk pada Peraturan Menteri Keuangan No. 138/PMK.02/2021 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Bersifat Volatil dan Kebutuhan Mendesak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan ("PMK 138/2021") dengan nilai tagihan untuk PT Railink sebagai berikut:

1. Triwulan I – II sebesar Rp2.334.979;
2. Triwulan III sebesar Rp1.431.070; dan
3. Triwulan IV sebesar Rp1.772.668 sehingga total tagihan sebesar Rp5.538.717.

Atas tagihan tersebut, PT Railink belum melakukan pembayaran dan mengajukan keberatan kepada DJKA melalui surat Direktur Utama PT Railink No. RL/DIR/306/III/2024 tanggal 5 Maret 2024 mengenai Permohonan Pokok dan Denda PNPB TAC PT Railink Tahun 2023.

Atas surat Keberatan tersebut di atas, DJKA telah mengeluarkan tanggapan melalui Surat Direktorat Jenderal Perkeretapihan No. UM.006/3/2/K2/DJKA/ 2024 tanggal 2 April 2024 perihal Surat Tagihan PNPB Terutang Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretapihan Milik Negara/ *Track Access Charge* (TAC) PT Railink Tahun 2023, dengan penjelasan Permohonan Keringanan PNPB Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretapihan Milik Negara/ *Track Access Charge* PT Railink Tahun 2023 tidak dapat disetujui.

52. Other Important Information (Continued)

stated that the application can not be processed since the application for relief applied on March 18, 2023 for 2023 PNPB TAC Penalty Fee is also in progress.

PT Railink

The Government through the Directorate General of Railways (DJKA) has issued a Non-Tax State Revenue bill for the use of Track Access Charge (PNBP TAC) to PT Railink by referring to the Minister of Finance Regulation No. 138/PMK.02/2021 concerning Types and Tariffs on Types of Non-Tax State Revenue that are Volatile and Urgent Needs Applicable to the Ministry of Transportation ("PMK 138/2021") with billing values for PT Railink as follows:

- 1. The 1st to 2nd quarter amount of Rp2,334,979;*
- 2. The 3rd quarter amount of Rp1,431,070; and*
- 3. The 4th quarter amount of Rp1,772,668, so that the bill total amount of Rp5,538,717.*

Based on the above payment billings, PT Railink has not made payment and submitted an objection to the DJKA through a letter from the President Director of PT Railink No. RL/DIR/306/III/2024 dated March 5, 2024 concerning Application for Principal and penalty of PNPB TAC PT Railink for the year 2023.

Regarding the objection letter above, the DJKA has issued a response through the Letter of the Directorate General of Railways No. UM.006/3/2/K2/DJKA/2024 dated April 2, 2024 regarding the PNPB Invoice Letter for Fees for Using State-Owned Railway Infrastructure/ PT Railink's Track Access Charge In 2023, with the explanation that PT Railink's 2023 PNPB Reduction Application for Use of State-Owned Railway Infrastructure Track Access Charge cannot be approved.

52. Informasi Penting Lainnya (Lanjutan)

52. Other Important Information (Continued)

c. Backlog Biaya Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IMO)

Perusahaan saat ini sedang melakukan upaya untuk melakukan penagihan atas *Backlog Biaya Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IMO)* Tahun Anggaran 2015-2022 melalui Review oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). *Backlog Biaya IMO* muncul dikarenakan realisasi Biaya IMO yang dikeluarkan oleh Perusahaan berdasarkan kebutuhan biaya yang mutlak harus dikeluarkan untuk melakukan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api, sementara penggantian biaya IMO yang dilakukan oleh Pemerintah sebesar nilai kontrak dimana nilai tersebut dibatasi oleh alokasi anggaran dalam APBN sebagaimana Peraturan Presiden (Perpres) No. 53/2012.

Perusahaan mendapat dukungan dari Kementerian BUMN sebagai pemegang saham utama Perusahaan melalui surat tanggal 29 Desember 2023 kepada BPKP untuk melakukan *review* atas *Backlog IMO*.

Pada tanggal 22 Februari 2024, telah terbit Peraturan Presiden No. 33/2024 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden No. 53/2012. Berdasarkan peraturan tersebut, Perusahaan dapat mengajukan usulan kurang bayar atas IMO tahun 2023 dan tahun-tahun berikutnya setelah melalui evaluasi Kementerian Perhubungan dan *review* BPKP.

Pada tanggal 26 Februari 2024, Perusahaan telah mengirimkan surat Permohonan Pembayaran Selisih Kurang Biaya Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IMO) Tahun 2023 sebesar Rp3.294.304.356 yang saat ini masih dalam proses *review* BPKP dan diharapkan dapat selesai pada tahun 2024.

c. Backlog of Infrastructure and Maintenance Operation (IMO)

The Company is currently making efforts to collect the *Backlog of Infrastructure and Maintenance Operation (IMO)* of State-owned Railway Infrastructure for the 2015-2022 Fiscal Year through a Review by the Financial and Development Supervisory Agency (BPKP). The *IMO Cost Backlog* arises due to the realization of IMO Costs incurred by the Company based on the absolute costs that must be incurred to carry out maintenance and operation of railway infrastructure in order to ensure the security and safety of train travel, while reimbursement of IMO costs carried out by the Government is equal to the contract value where this value limited by budget allocations in the APBN as per Presidential Regulation (Perpres) No. 53/2012.

The Company received support from the Ministry of Stated-own Enterprise as the Company's main shareholder through a letter dated December 29, 2023 to BPKP to conduct a review of the *IMO Backlog*.

On February 22, 2024, Presidential Decree No. 33/2024 on the Third Amendment to Presidential Regulation No. 53/2012 was issued. Based on the regulation, the Company can submit a proposal for underpayment of IMO for 2023 and subsequent years after going through the Ministry of Transportation's evaluation and BPKP's review.

On February 26, 2024, the Company has sent a letter requesting payment of the difference in the cost of operation and maintenance of state-owned railway infrastructure (IMO) in 2023 amounting to Rp3,294,304,356 which is currently still in the BPKP review process and is expected to be completed in 2024.

**53. Standar Akuntansi yang Telah Disahkan
Namun Belum Berlaku Efektif**

Amandemen dan revisi atas standar yang berlaku efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2024, dengan penerapan dini diperkenankan yaitu:

- Amendemen PSAK 1: Penyajian Laporan Keuangan tentang Liabilitas Jangka Panjang Dengan Kovenan;
- Amendemen PSAK 73: Liabilitas Sewa dalam Jual dan Sewa-Balik;
- Amendemen PSAK 2: Laporan Arus Kas dan PSAK 60: Instrumen Keuangan: Pengungkapan tentang Pengaturan Pembiayaan Pemasok;
- Revisi PSAK 101: Penyajian Laporan Keuangan Syariah; dan
- Revisi PSAK 109: Akuntansi Zakat, Infak, dan Sedekah.

Standar baru dan amendemen atas standar yang berlaku efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2025, dengan penerapan dini diperkenankan yaitu:

- PSAK 74: Kontrak Asuransi;
- Amendemen PSAK 74: Kontrak Asuransi tentang Penerapan Awal PSAK 74 dan PSAK 71 – Informasi Komparatif;
- Amendemen PSAK 10: Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing tentang kekurangan ketertukaran.

Beberapa PSAK juga diamendemen yang merupakan amendemen konsekuensial karena berlakunya PSAK 74: Kontrak Asuransi, yaitu:

- PSAK 1: Penyajian Laporan Keuangan;
- PSAK 2: Laporan Arus Kas;
- PSAK 13: Properti Investasi;
- PSAK 15: Investasi pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama;
- PSAK 16: Aset Tetap;
- PSAK 19: Aset Takberwujud;
- PSAK 22: Kombinasi Bisnis;
- PSAK 24: Imbalan Kerja;
- PSAK 48: Penurunan Nilai Aset;
- PSAK 50: Instrumen Keuangan Penyajian;
- PSAK 57: Provisi, Liabilitas Kontinjensi dan Aset Kontinjensi;
- PSAK 58: Aset Tidak Lancar yang Dikuasai untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan;

**53. Accounting Standard has been Issued not
Yet Effective**

Amendment and revised to standards which effective for periods beginning on or after January 1, 2024, with early adoption is permitted, are as follows:

- Amendments PSAK 1: Presentation of Financial Statements related to Non-Current Liabilities with Covenants;
- Amendments PSAK 73: Lease Liability in a Sale and Leaseback;
- Amendments PSAK 2: Statement of Cash Flows and PSAK 60: Financial Instrument: Disclosure regarding Supplier Finance Agreement;
- Revised PSAK 101: Presentation of Shariah Financial Statements; and
- Revised PSAK 109: Accounting of Zakah, Infak, and Sadaqah

New standard and amendment to standard which effective for periods beginning on or after January 1, 2025, with early adoption is permitted, are as follows:

- PSAK 74: Insurance Contract;
- Amendments PSAK 74: Insurance Contract regarding Initial Application of PSAK 74 and PSAK 71 – Comparative Information;
- Amendments PSAK 10: Foreign Exchange Rate regarding lack of exchangeability.

Several PSAKs were also amended which were consequential amendments due to the enactment of PSAK 74: Insurance Contracts, as follows:

- PSAK 1: Presentation of Financial Statements;
- PSAK 2: Statement of Cash Flows ;
- PSAK 13: Investment Property;
- PSAK 15: Investment in Associated Entities and Joint Ventures;
- PSAK 16: Fixed Assets;
- PSAK 19: Intangible Assets;
- PSAK 22: Business Combinations;
- PSAK 24: Employee Benefits;
- PSAK 48: Impairment of Asset;
- PSAK 50: Financial Instruments: Presentation;
- PSAK 57: Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets;
- PSAK 58: Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations;

**53. Standar Akuntansi yang Telah Disahkan
Namun Belum Berlaku Efektif (Lanjutan)**

- PSAK 60: Instrumen Keuangan: Pengungkapan;
- PSAK 71: Instrumen Keuangan; PSAK 72: Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan.

Hingga tanggal laporan keuangan konsolidasian ini diotorisasi, Grup masih melakukan evaluasi atas dampak potensial dari penerapan standar baru dan amendemen standar tersebut.

DSAK-IAI juga mengesahkan perubahan penomoran PSAK dan ISAK yang berlaku efektif pada 1 Januari 2024, dimana perubahan ini tidak memengaruhi substansi pengaturan dalam masing-masing PSAK dan ISAK tersebut.

53. Accounting Standard has been Issued not Yet Effective (Continued)

- PSAK 60: Financial Instruments: Disclosures;
- PSAK 71: Financial Instruments; PSAK 72: Income from Contracts with Customers.

As at the date of the consolidated financial statements being authorized, the Group is still evaluating the potential impact of the adoption of new standards and amendments these standards.

DSAK-IAI also ratified changes to the numbering of PSAK and ISAK which will be effective on January 1, 2024. This change does not affect the substance of the requirement in each in PSAK and ISAK.

54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan

a. Pencairan Pinjaman dari China Development Bank

Pada tanggal 7 Februari 2024, Perusahaan telah menyalurkan Pinjaman Pemegang Saham tersebut sesuai dengan pencairan pinjaman dari China Development Bank sejumlah:

- a. Fasilitas A senilai USD230.995.000; dan
- b. Fasilitas B senilai RMB1.542.787.560 atau setara dengan USD217.080.000.

b. Pergantian Susunan Dewan Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan No. SK-61/MBU/03/2024 tanggal 5 Maret 2024 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Dewan Komisaris dan Anggota Direksi sebagai berikut:

- a. Memberhentikan dengan hormat Riza Primadi sebagai Komisaris Independen; dan
- b. Mengangkat Elen Setiadi sebagai Komisaris Perusahaan.

54. Event After the Reporting Date

a. Received Loan Disbursement from China Development Bank

On February 7, 2024, the Company has disbursed the Shareholder Loan in accordance with the loan disbursement from China Development Bank in the amounted:

- a. Facility A worth USD230,995,000; and
- b. Facility B worth RMB1,542,787,560 or equivalent to USD217,080,000.

b. Changes in the Composition of the Company's Board of Commissioners and Director

Based on the Decree of the Minister of SOEs as the Company's General Meeting of Shareholders No. SK-61/MBU/03/2024 dated March 5, 2024, it was determined that the Dismissal and Appointment of Members of the Board of Commissioners and Members of the Board of Directors as follows:

- a. Honorable discharge Riza Primadi as Independent Commissioner; and
- b. Appointment Elen Setiadi as Company's Commissioner.

**54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan
(Lanjutan)**

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri BUMN Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan No. SK-62/MBU/03/2024 tanggal 5 Maret 2024, tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-anggota Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai berikut:

1. Memberhentikan dengan hormat nama-nama di bawah ini sebagai anggota Direksi Perusahaan:
 - a. Suparno sebagai Direktur SDM dan Umum; dan
 - b. Sandry Pasambuna sebagai Direktur Keselamatan dan Keamanan.
2. Mengangkat nama-nama di bawah ini sebagai anggota Direksi Perusahaan:
 - a. Rosma Handayani sebagai Direktur SDM dan Umum; dan
 - b. Dadan Rudiansyah sebagai Direktur Keselamatan dan Keamanan.

Pemberhentian dan pengangkatan Anggota Dewan Komisaris dan Anggota Direksi tersebut telah disahkan melalui Akta No. 104 tanggal 20 Maret 2024 di hadapan Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notaris di Bandung yang telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.09-0113858 tanggal 21 Maret 2024.

c. Pergantian Susunan Komite Audit

Berdasarkan Surat Keputusan Dewan komisaris Nomor 06/CH/DEKOM/III/2024 tanggal 20 Maret 2024 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Komite Audit PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai berikut:

- a. Memberhentikan dengan hormat Riza Primadi sebagai Ketua Komite Audit;
- b. Mengangkat Rochadi sebagai Ketua Komite Audit; dan
- c. Mengangkat Endang Tirtana sebagai anggota Komite Audit.

54. Event After the Reporting Date (Continued)

Based on the Decree of the Minister of SOEs as the Company's General Meeting of Shareholders No.SK-62/MBU/03/2024 dated March 5, 2024, regarding the Termination and Appointment of Members of the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) are as follows:

1. *Honorable discharge the names below as members of the Company's Board of Directors:*
 - a. *Suparno as Director of Human Capital and General Affairs; and*
 - b. *Sandry Pasambuna as Director of Safety and Security.*
2. *Appointment of the names below as members of the Company's Board of Directors:*
 - a. *Rosma Handayani as Director of Human Capital and General Affairs; and*
 - b. *Dadan Rudiansyah as Director of Safety and Security.*

The dismissal and appointment of Members of the Board of Commissioners and Members of the Board of Directors have been validated through Deed No. 104 dated March 20, 2024 in front of Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notary in Bandung which has been approved by the Ministry of Law and Human Rights with Decree No. AHU-AH.01.09-0113858 dated March 21, 2024.

c. Changes in the Composition of the Audit Committee

Based on the Decree of the Board of Commissioner No. 06/CH/DEKOM/III/2024 dated March 20, 2024, regarding the Termination and Appointment of Members of the Audit Committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as follows:

- a. *Honorable discharge Riza Primadi as Chairman of the Audit Committee;*
- b. *Appointment Rochadi as Chairman of the Audit Committee; and*
- c. *Appointment Endang Tirtana as Member of the Audit Committee;*

**54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan
(Lanjutan)**

**d. Pergantian Susunan Komite Pemantau
Manajemen Risiko**

Berdasarkan Surat Keputusan Dewan komisaris Nomor 07/CH/DEKOM/III/2024 tanggal 21 Maret 2024 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai berikut:

- a. Memberhentikan dengan hormat Endang Tirtana sebagai anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko; dan
- b. Mengangkat Elen Setiadi sebagai anggota Komite Pemantau Manajemen Risiko.

e. Pemeringkatan atas Obligasi

Pada 3 April 2024, Obligasi I seri B Tahun 2017, Obligasi II seri A dan B Tahun 2019 serta Obligasi Berkelanjutan I Tahap I Seri A dan Seri B Tahun 2022 Perusahaan mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 2 April 2024 hingga 1 April 2025.

f. Pemeringkatan atas Sukuk Ijarah

Pada 3 April 2024, Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Seri A dan Seri B Tahun 2022 Perusahaan mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 2 April 2024 hingga 1 April 2025.

54. Event After the Reporting Date (Continued)

**d. Changes in the Composition of the
Risk Management Monitoring Committee**

Based on the Decree of the Board of Commissioner No. 07/CH/DEKOM/III/2024 dated March 21, 2024, regarding the Termination and Appointment of Members of the Risk Management Monitoring Committee of PT Kereta Api Indonesia (Persero) as follows:

- a. Honorable discharge Endang Tirtana as member of the Risk Management Monitoring Committee; and
- b. Appointment Elen Setiadi member of the Risk Management Monitoring Committee.

e. Rating of Bonds

As of April 3, 2024, the Company Bond I series B Year 2017, Bond II series A and B Year 2019 and Continuing Bonds I series A and B Year 2022 is rated "AAA" by PEFINDO for the period April 2, 2024 until April 1, 2025.

f. Rating of Sukuk Ijarah

As of April 3, 2024, Continuing Sukuk Ijarah I series A and B Year 2022 the Company is rated "AAA" by PEFINDO for the period April 2, 2024 until April 1, 2025.

**55. Tanggung Jawab Manajemen dan
Persetujuan atas Laporan Keuangan
Konsolidasian**

Penyusunan dan penyajian wajar laporan keuangan konsolidasian merupakan tanggung jawab manajemen dan telah disetujui oleh Direksi untuk diterbitkan pada tanggal 18 Juni 2024.

**55. Management's Responsibility and Approval
of the Consolidated Financial Statements**

The preparation and fair presentation of the consolidated financial statements were the responsibilities of the management and were approved by the Directors for issuance on June 18, 2024.



PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

JL. Perintis Kemerdekaan No. 1
Bandung 40117
PO Box 1163 Bandung 40000
Telp : 022-4230031, 4230039
Teleks : 28263, 28358
Fax : 022-4203342 Toka 10039

Website : www.kai.id
Email : kontak_pelanggan@kereta-api.co.id