



Laporan Keberlanjutan

Sustainability Report





Laporan Keberlanjutan

Sustainability Report



Ikhtisar Kinerja Keberlanjutan

Sustainability Performance Highlights

Kinerja Aspek Ekonomi [OJK B.1]

Economic Aspects Performance [OJK B.1]

Uraian / Description	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Kuantitas Produk/Jasa (sesuai jenis produk) / Product/Service Quantity (by product type)				
Angkutan Penumpang / Passenger Transportation	Penumpang / Customer	453.343.189	388.776.604	284.448.804
Angkutan Barang / Cargo	Ton / Tons	69.201.670	63.694.966	58.006.880
Pendapatan / Revenues	Ribuan Rupiah / Thousands of Rupiah	36.108.216.958	35.106.535.574	25.577.639.010
Laba (Rugi) tahun berjalan / Income (Loss) for the Year	Ribuan Rupiah / Thousands of Rupiah	2.222.582.760	1.871.548.137	1.685.989.220
Produk Ramah Lingkungan: Kereta Rel Listrik / Eco-Friendly Product: Electric Rail Train	Unit Gerbong / Carriage Unit	132	994	1.064
Jumlah pemasok lokal / Total Local Suppliers	Perusahaan/mitra / Company/partner	197	173	182*
Persentase pemasok lokal / Local Supplier Percentage	Perusahaan/mitra / Company/partner	97,29%	70,32%	70,00%

*) Disajikan kembali / Restated

Kinerja Aspek Lingkungan Hidup [OJK B.2]

Environmental Aspects Performance [OJK B.2]

Uraian / Description	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Penggunaan Energi / Energy Usage				
Penggunaan Listrik dari Solar Panel / Solar Panel Electricity Usage	GJ	6.969	4.731	742
Penggunaan Listrik PLN / PLN Electricity Usage	GJ	238.586	313.332	286.960
Penggunaan Bensin / Use of Fuel	GJ	13.625	135.045	133.148
Penggunaan Biosolar / Use of Biodiesel Fuel	GJ	353.128	323.061	290.799
Intensitas Pemakaian Energi / Energy Usage Intensity	• GJ/Penumpang / GJ/ Passenger	0,0014	0,0020	0,0025
	• GJ/Ton Barang / GJ/ Ton Goods	0,0089	0,0122	0,0123
	• GJ/Miliar Rp / GJ/ Billion Rp	0,0170	0,0221	0,0278
Penggunaan Air / Water Usage	Megaliter	920,23	442,38	701,03
Emisi yang dihasilkan / Emission generated				
Cakupan 1 Emisi Bensin dan Biosolar / Scope 1 Fuel and Biodiesel Emission	Ton Co ² -eq	26.086,75	33.489,26	31.054,74
Cakupan 2 Emisi Listrik PLN / Scope 2 PLN Electricity Emission	Ton Co ² -eq	63.707,76	82.519,81	74.642,51

Laporan Keberlanjutan
Sustainability Report

Uraian / Description	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Cakupan 3 Emisi Perjalanan Dinas / Scope 3 Business Trip Emission	Ton Co ² -eq	125.973,01	206.692,82	243.495,91
Intensitas Emisi per Pendapatan / Emission Intensity per Revenue	Ton Co ² -eq/Miliar Rp / Ton Co ² -eq/Billion Rp	0,0060	0,0092	0,0137
Pengurangan Emisi / Emission Reduction	Ton Co ² -eq	20.131	—*	—*
Pelestarian Keanekaragaman Hayati / Biodiversity Conservation				
Penanaman Pohon / Tree Planting	Pohon / Tree	5.216	17.123	64.157
Pengaduan Lingkungan / Environmental Complaint	Kasus / Case	Nihil / Nil	Nihil / Nil	Nihil / Nil
Pengurangan Limbah / Waste Reduction	Ton	1.630.042	(1.630.242)	(651)

*Tahun 2023 & 2022 belum dilakukan pengukuran emisi karena penetapan *baseline* emisi baru dilakukan pada tahun 2023 / Emission measurements have not been carried out in 2023 & 2022 because the determination of the new emission baseline was carried out in 2023.

Kinerja Aspek Sosial [OJK B.3]

Social Aspect Performance [OJK B.3]

Uraian / Description	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Rata-rata jam pelatihan per Pekerja / Average Hour of Training Per-Employee				
• Laki-laki / Male	Jam / Hours	124	184	6
• Perempuan / Female		87	146	24
Kepuasan Pekerja / Employee Satisfaction	Poin / Points	4,28	4,25	4,17
Pengaduan Pelanggan / Customer Complaint	Kasus / Cases	179.071	44.735	29.106
Kepuasan Penumpang / Passenger Satisfaction	Skala (Kategori) / Scale (Category)	4,51 (High)	4,44 (High)	4,39 (High)
Aspek Sosial-Kemasyarakatan / Social-Community Aspect				
Penyaluran Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan / Social and Environment Responsibility Fund Distribution	Rupiah Penuh / Full Amount of Rupiah	16.909.999.148	14.999.621.732	9.645.348.012
Pendanaan Mitra Binaan / Partnership Fund Distribution	Rupiah Penuh / Full Amount of Rupiah	5.421.248.338	16.696.315.845	7.066.650.000
Jumlah Mitra Binaan / Total Fostered Partners	Perusahaan/Mitra / Company/Partner	225	626	2.571

Tentang Laporan Keberlanjutan

About Sustainability Report

KAI menyediakan Laporan Keberlanjutan sebagai bentuk laporan kepada seluruh pemangku kepentingan yang mencakup informasi aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan, serta pengungkapan tata kelola keberlanjutan di KAI dan seluruh anak Perusahaan. **[GRI 2-2]**

Laporan Keberlanjutan KAI disajikan menyatu dengan Laporan Tahunan dan menjadi bagiannya tersendiri. Laporan Keberlanjutan ini juga disusun dengan berlandaskan:

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 dan 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*).

KAI presents this Sustainability Report as part of its accountability to all stakeholders, covering economic, social, and environmental aspects, as well as disclosures on sustainability governance across KAI and its subsidiaries. **[GRI 2-2]**

The Sustainability Report is integrated into the Annual Report as a dedicated section. It has been prepared in accordance with the following frameworks:

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

Pengungkapan yang ada di Laporan Keberlanjutan ini mencakup laporan KAI dan seluruh anak Perusahaannya selama tahun 2024, mulai dari 1 Januari 2024–31 Desember 2024 dan menjadi Laporan Keberlanjutan ke-11 (sebelas) sejak pertama kali KAI melaporkan Laporan Keberlanjutan pada tahun 2014. Laporan Keberlanjutan ini telah disetujui oleh Direksi dan dimuat dalam Laporan Tahunan KAI 2024 sebagai bagiannya yang dipublikasikan dalam edisi cetak dan elektronik pada situs web resmi KAI, yaitu www.kai.id. **[GRI 2-3]**

Dalam penyajiannya, KAI terus berbenah dari waktu ke waktu untuk memperbaiki kualitas penulisan laporan maupun akurasi data sebagai bentuk transparansi tata kelola perusahaan. Pada laporan ini, terdapat data yang disajikan kembali yang ditandai dengan keterangan pada data dimaksud. Selama tahun 2024, KAI tidak menerima umpan balik atas Laporan Keberlanjutan 2023. **[GRI 2-4]**

Laporan Keberlanjutan ini diharap bisa menjadi parameter para pemangku kepentingan dalam mempelajari serta memberikan penilaian dari pelaksanaan kinerja keberlanjutan untuk tahun 2024. Perusahaan selalu berkomitmen untuk terus meningkatkan kualitas penulisan laporan secara kontinyu melalui mekanisme timbal balik yang positif dengan melibatkan pemangku kepentingan. Untuk itu, kami membuka diri untuk seluruh pihak apabila terdapat saran atau kritik yang ingin 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

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

This Sustainability Report covers PT KAI and its subsidiaries for the 2024 reporting period (January 1 – December 31, 2024) and marks the 11th edition since KAI first published its Sustainability Report in 2014. The report has been approved by the Board of Directors and included in the KAI's 2024 Annual Report, available in both print and digital formats on KAI's official website: www.kai.id. **[GRI 2-3]**

In its preparation, PT KAI continuously strives to enhance report quality and data accuracy as part of its commitment to transparent corporate governance. Some data presented in this report has been restated, with corresponding annotations. Throughout 2024, PT KAI did not receive any formal feedback on its 2023 Sustainability Report. **[GRI 2-4]**

This report is intended to serve as a benchmark for stakeholders in assessing PT KAI's sustainability performance for 2024. The Company remains committed to improving reporting quality through ongoing engagement and constructive feedback from stakeholders. We welcome input from all parties and invite suggestions or critiques via:

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

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

TOPIK MATERIAL

Proses Penentuan Topik Material [GRI 3-1]

KAI memahami kegiatan operasionalnya dapat menimbulkan dampak bagi lingkungan dan masyarakat. Secara signifikan, industri kereta api dapat meningkatkan konektivitas, peningkatan mobilitas, pertumbuhan ekonomi lokal, dan berkurangnya polusi udara. Namun di sisi lain, industri kereta api dapat memunculkan dampak terhadap masalah lingkungan dan sosial, seperti pelepasan emisi gas rumah kaca dan potensi konflik dengan masyarakat setempat.

Atas dasar pemahaman tersebut, Perseroan mengidentifikasi dan memprioritaskan isu-isu yang paling signifikan terkait dengan dampak perusahaan terhadap lingkungan, sosial, dan ekonomi. Pada tanggal 5-19 Februari 2024 KAI melakukan perubahan terhadap topik material agar sesuai dengan perkembangan bisnis Perseroan. Penentuan topik material yang dilakukan dengan melibatkan penanggung jawab penyusunan Laporan Berkelanjutan yang bekerjasama dengan tim penyusun (eksternal), serta melibatkan sejumlah divisi.

Merujuk pada pedoman GRI Standar 2021, KAI melakukan empat langkah penentuan topik material sebagai berikut:

1. Memahami Konteks Keberlanjutan KAI

Pada 15-19 Februari 2024, PT Kereta Api Indonesia (KAI) menyelenggarakan Focus Group Discussion (FGD) sebagai bagian dari upaya strategis untuk mengidentifikasi dimensi-dimensi keberlanjutan yang mencakup aktivitas operasional, hubungan bisnis, keterlibatan pemangku kepentingan, serta konteks keberlanjutan dari seluruh entitas anak perusahaan, termasuk pihak dengan kepentingan minoritas. Kegiatan ini melibatkan partisipasi berbagai divisi terkait, antara lain Divisi Komunikasi, Sumber Daya Manusia, Hubungan Investor, Hukum dan Kepatuhan, Pemasaran dan Penjualan, Pengadaan, serta Pengembangan Produk.

2. Mengidentifikasi Dampak Aktual dan Potensial

Dalam tahap ini, KAI berupaya melakukan identifikasi atas dampak-dampak yang telah terjadi (aktual), baik yang bersifat positif maupun negatif, serta dampak-dampak potensial yang mungkin muncul dalam jangka pendek, menengah, maupun Panjang. KAI juga melakukan pemetaan terhadap dampak yang diharapkan dan tidak, serta dampak yang dapat dipulihkan dan tidak. Proses identifikasi ini dilaksanakan melalui pengumpulan perspektif dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk masukan dari pihak konsultan dan akademisi, yang dihimpun melalui survei dalam bentuk kuesioner.

MATERIAL TOPICS

Determining Content and Material Topics [GRI 3-1]

KAI recognizes that its operational activities may have environmental and social impacts. Significantly, the railway industry can enhance connectivity, improve mobility, drive local economic growth, and reduce air pollution. However, it may also generate environmental and social challenges, such as greenhouse gas emissions and potential conflicts with local communities.

Based on this understanding, the Company identifies and prioritizes the most significant issues related to its environmental, social, and economic impacts. From February 5-19, 2024, KAI revised its material topics to align with the Company's business developments. The materiality assessment was conducted in collaboration with the team responsible for preparing the Sustainability Report (including external contributors) and involved multiple divisions.

In accordance with the GRI Standards 2021 guidelines, KAI carried out a four-step materiality determination process as follows:

1. Understanding KAI's Sustainability Context

From February 15 to 19, 2024, PT Kereta Api Indonesia (KAI) organized a Focus Group Discussion (FGD) as part of its strategic efforts to identify sustainability dimensions, including operational activities, business relationships, stakeholder engagement, and the sustainability context across all subsidiary entities, including minority interests. This initiative involved the participation of various relevant divisions, such as the Communications Division, Human Resources, Investor Relations, Legal and Compliance, Marketing and Sales, Procurement, and Product Development.

2. Identifying Actual and Potential Impacts

During this phase, KAI worked to identify both actual impacts (whether positive or negative) and potential impacts that may arise in the short, medium, or long term. The Company also mapped out expected versus unexpected impacts, as well as reversible versus irreversible ones. This identification process was conducted by gathering perspectives from multiple stakeholders, including input from consultants and academics, collected through questionnaire-based surveys.

Seluruh dampak yang diidentifikasi mengacu pada ketentuan 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:

All identified impacts align with the provisions of the GRI 2021 Consolidated Standards and Financial Services Authority Regulation No. 51/POJK.03/2017 on the Implementation of Sustainable Finance for Financial Institutions, Issuers, and Public Companies. A total of 16 material actual and potential impacts were identified, covering:

Aspek Ekonomi / Economic Aspect	Aspek Lingkungan / Environment Aspect	Aspek Sosial / Social Aspect	Aspek Tata Kelola / Governance Aspect
- Kinerja Ekonomi / Economic Performance - 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 Pekerja / Employee Development and Welfare - Keselamatan Pelanggan / Customer Safety - Pemberdayaan Masyarakat Sekitar / Community Empowerment	- Kepatuhan dan Etika Bisnis / Business Ethics - Teknologi Informasi Digital / Digital Information Technology - Rantai Pasok Berkelanjutan / Sustainable Supply Chain

3. Menilai Signifikansi Dampak

Berdasarkan hasil identifikasi topik material, KAI melanjutkan proses dengan melakukan penilaian terhadap tingkat signifikansi dampak dari masing-masing topik, bekerja sama dengan konsultan dan kalangan akademisi. Penilaian terhadap dampak negatif dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat keparahan yang mencakup skala, ruang lingkup, serta konsekuensi yang bersifat tidak dapat dipulihkan, disertai dengan analisis terhadap kemungkinan terjadinya dampak tersebut di masa mendatang. Selain itu, signifikansi dampak negatif juga dianalisis berdasarkan potensi pelanggaran terhadap Hak Asasi Manusia (HAM). Sementara itu, penilaian signifikansi untuk dampak positif dilakukan dengan memperhatikan skala dan cakupan pengaruh, serta kemungkinan terjadinya dampak tersebut dalam periode tertentu.

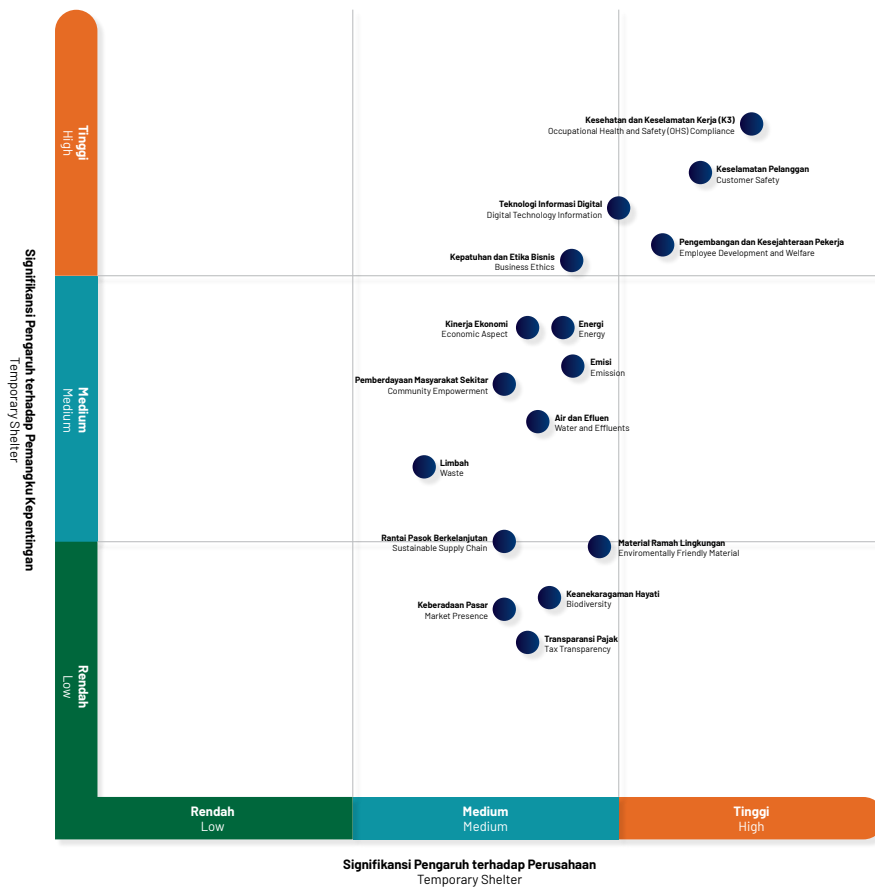
Proses penilaian ini dilaksanakan melalui penyebaran kuesioner kepada para pemangku kepentingan, baik dari lingkungan internal Perusahaan maupun eksternal. Hasil dari tahap ini adalah asesmen signifikansi dampak yang dirumuskan sebagai berikut:

3. Assessing Impact Significance

Based on the material topics identification results, KAI proceeded to evaluate the significance level of each impact in collaboration with consultants and academic experts. For negative impacts, the assessment considered severity levels encompassing scale, scope, and irremediable consequences, along with an analysis of the likelihood of future occurrence. Additionally, the significance of negative impacts was evaluated based on potential human rights violations. For positive impacts, significance assessment examined the scale and breadth of influence, as well as the probability of these impacts materializing within a specific timeframe.

This evaluation process was conducted through stakeholder questionnaires distributed to both internal and external parties. The outcome of this stage was an impact significance assessment formulated as follows:

Meningkatkan Konektivitas Mengkatalisasi Transformasi Berkelanjutan bagi Negeri
Enhancing Connectivity, Catalyzing Sustainable Transformation for The Nation



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 Pekerja
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

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 bekerja sama dengan pihak-pihak terkait baik dari dalam maupun luar perusahaan untuk melaksanakan uji materialitas dan menyusun daftar topik yang dianggap penting bagi organisasi. Sekretaris Perusahaan bertugas memastikan bahwa seluruh topik material telah terpenuhi. Dewan Komisaris dan Direksi selaku badan tata kelola Perusahaan turut terlibat memberikan persetujuan sebelum Laporan Keberlanjutan ini diterbitkan. [GRI 2-14]

Lebih lanjut, KAI menilai, topik material yang disajikan pada Laporan Keberlanjutan ini masih dinilai relevan dengan kondisi bisnis Perseroan. Dengan demikian, tidak terdapat perubahan yang signifikan dalam topik material dibandingkan dengan laporan tahun sebelumnya.

KAI collaborates with relevant internal and external stakeholders to conduct materiality assessments and compile a list of topics deemed critical to the organization. The Corporate Secretary is responsible for ensuring that all material topics have been adequately addressed. The Board of Commissioners and Board of Directors, as the Company's governing body, are also involved in providing approval before this Sustainability Report is published. [GRI 2-14]

Furthermore, KAI assesses that the material topics presented in this Sustainability Report remain relevant to the Company's business conditions. As such, there are no significant changes in material topics compared to the previous year's report.

Daftar Topik Material [GRI 3-2, 3-3]

List of Material Topics [GRI 3-2, 3-3]

Topik Material / Material Topic	Isu Utama / Key Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak / Impacted 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 - Layanan kesehatan yang dimiliki Perseroan / Health services provided by the Company - Partisipasi, konsultasi, dan komunikasi pekerja pada kesehatan dan keselamatan kerja / Employee participation, consultation, and communication on occupational health and safety - Pelatihan pekerja tentang kesehatan dan keselamatan kerja / Employee training on occupational health and safety - Peningkatan kualitas kesehatan pekerja / Improving employee health quality - Pencegahan dan mitigasi dampak-dampak keselamatan dan kesehatan kerja yang secara langsung terkait hubungan bisnis / Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly related to business relationships - Pekerja yang tercakup dalam sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja / Employees covered by the occupational health and safety management system - Kecelakaan kerja yang terjadi pada periode pelaporan / Work accidents occurring during the reporting period - Penyakit akibat kerja yang dialami oleh pekerja Perseroan / Occupational diseases experienced by Company employees	- Pekerja / 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 pekerja, tetapi juga meningkatkan produktivitas dan moral kerja. / 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.	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. / The Company is committed to creating a safe and healthy work environment through continuous OHS training, regular risk monitoring and evaluation, and implementation of international safety standards in all operations.	  

Topik Material / Material Topic	Isu Utama / Key Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak / Impacted Stakeholders	Alasan Mengapa Material / Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan / Company Involvement	TPB / SDGs
Keselamatan Pelanggan [GRI 416] / Customer Safety [GRI 416]	- Dampak Kesehatan dan keselamatan dari berbagai kategori produk dan jasa, / Health and safety impacts of various product and service categories - Insiden ketidakpatuhan sehubungan dengan dampak Kesehatan dan keselamatan dari produk dan jasa / Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	- Pekerja / Employees - Mitra Kerja / Business Partners - Masyarakat / Community - Regulator / Regulators	Keselamatan pelanggan merupakan aspek krusial dalam layanan perkeretaapian, karena insiden keselamatan dapat berpengaruh pada reputasi dan kepercayaan publik terhadap Perusahaan. / Customer safety is a crucial aspect in railway services, because safety incidents can affect the reputation and public trust in the Company.	Perseroan berkomitmen untuk menyediakan transportasi yang aman dan andal dengan melakukan inspeksi rutin terhadap kereta dan infrastruktur, serta mengedukasi pelanggan tentang protokol keselamatan. / 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.	 
Pengembangan dan Kesejahteraan Pekerja [GRI 401, 402, 404, 405, 406, 407] / Employee Development and Welfare [GRI 401, GRI 402, GRI 404, GRI 405, GRI 406, GRI 407]	Kepegawaian / Manpower - Perekrutan pekerja baru dan pergantian pekerja / Recruitment and employee turnover - Tunjangan yang diberikan kepada pekerja purnawaktu yang tidak diberikan kepada pekerja pada kurun waktu tertentu atau paruh waktu / Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or parttime employees Hubungan Tenaga Kerja / Labor Relations - Periode pemberitahuan minimum terkait perubahan operasional / Minimum notice periods regarding operational changes Pelatihan dan Pendidikan / Training and Education - Informasi terkait rata-rata jam pelatihan per tahun per pekerja / Information on the average hours of training per year per employee - Program untuk meningkatkan keterampilan pekerja dan program bantuan peralihan menjelang pension / Programs to upgrade employee skills and transition assistance programs before retirement - Persentase pekerja yang menerima tinjauan rutin terhadap kinerja dan pengembangan karir / Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews Keanekaragaman dan Peluang Setara / Diversity and Equal Opportunity - Keanekaragaman badan tata kelola dan pekerja / Diversity of governance bodies and employees - Rasio gaji pokok dan remunerasi / Ratio of basic salary and remuneration Praktik Non Diskriminatif / Non-Discriminatory Practices - Insiden diskriminasi dan tindakan perbaikan yang dilakukan / Incidents of discrimination and corrective actions taken Kebebasan Berserikat dan Perundingan Kolektif / Freedom of Association and Collective Bargaining - Operasi dan pemasok di mana hak kebebasan berserikat dan perundingan kolektif mungkin berisiko / Operations and suppliers where the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk	- Pekerja / Employees - Mitra Kerja / Business Partners - Masyarakat / Community - Regulator / Regulators	Pengembangan dan kesejahteraan pekerja merupakan kunci untuk meningkatkan produktivitas dan retensi pekerja. Aspek ini juga memastikan penegakan hak asasi manusia, keragaman, dan kesetaraan. / Employee development and wellbeing is key to increasing employee productivity and retention. This aspect also ensures the upholding of human rights, diversity and equality.	Perseroan berkomitmen untuk menyediakan program pelatihan dan pengembangan karir, menawarkan paket kesejahteraan yang komprehensif, serta menciptakan lingkungan kerja yang inklusif dan suportif. / The Company is committed to providing training and career development programs, offering comprehensive welfare packages, and creating an inclusive and supportive work environment.	   

Topik Material / Material Topic	Isu Utama / Key Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak / Impacted Stakeholders	Alasan Mengapa Material / Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan / Company Involvement	TPB / SDGs
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	- Pekerja / Employees - Mitra Kerja / Business Partners - Masyarakat / Community	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 the Company to remain competitive in a rapidly growing industry.	Perseroan terus berkomitmen untuk mengadopsi dan mengintegrasikan teknologi digital ke dalam operasional Perusahaan, 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.	
Kepatuhan dan Etika Bisnis – Anti Korupsi / Compliance and Business Ethics – Anti-Corruption	- 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 - Pekerja / 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. Hal ini dapat menghindarkan Perusahaan dari 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 seluruh peraturan dan juga standar yang ada, serta menerapkan kode etik bisnis yang ketat ke dalam seluruh aspek operasional. / 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.	
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	- Pekerja / Employees - Masyarakat / Community - Regulator / Regulators - Mitra kerja / Business Partners	Pengelolaan energi yang efisien bukan hanya mengurangi biaya operasional, namun dapat mengurangi dampak lingkungan yang dihasilkan dari operasional Perusahaan. / Efficient energy management not only reduces operational costs but also reduces the environmental impact of company operations.	Perseroan berkomitmen untuk selalu meningkatkan efisiensi energi melalui penggunaan teknologi yang hemat energi dan mempraktikkan operasional yang berkelanjutan. / The Company is committed to increasing energy efficiency through the use of energy-saving technology and sustainable operational practices.	
Kinerja Ekonomi [GRI 201] / Economic Performance [GRI 201]	- Nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dan juga 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 - Pekerja / Employees - Kreditur / Creditors - Mitra kerja / Business Partners	Kinerja ekonomi yang kuat menjadi dasar untuk Perusahaan tumbuh secara berkelanjutan. Hal ini juga memungkinkan investasi lebih lanjut dalam infrastruktur, teknologi, dan sumber daya manusia. / Strong economic performance is the basis for the 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.	

Topik Material / Material Topic	Isu Utama / Key Issues	Pemangku Kepentingan yang Terdampak / Impacted Stakeholders	Alasan Mengapa Material / Reason for Materiality	Keterlibatan Perseroan / Company Involvement	TPB / SDGs
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 actual 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	- Pekerja / Employees - Masyarakat / Community - Mitra Kerja / Business Partners	Masyarakat sekitar yang adahidup di sekitar wilayah operasional Perusahaan merupakan pemangku kepentingan yang penting pengaruhnya kepada operasional Perusahaan. P e m b e r d a y a a n 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 terus berkontribusi pada Pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat sekitar melalui program CSR, kemitraan local, 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.	  
Air dan Efluen [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 related to water discharge - Pengambilan air / Water withdrawal - Pembuangan air / Water disposal - Konsumsi air / Water consumption		Pengelolaan air dan efluen yang baik penting untuk mencegah polusi dan dampak negatif terhadap lingkungan sekitar serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan. / Good water and effluent management is important to prevent pollution and negative impacts on the surrounding environment and ensure compliance with environmental regulations.	Perseroan berkomitmen untuk mengelola penggunaan air dan pembuangan efluen dengan bijak melalui penerapan teknologi pengolahan air dan pemantauan kualitas air secara rutin / 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.	
Limbah [GRI 306] / Waste [GRI 306]	- Timbulan sampah dan dampak signifikan terkait sampah / Generation of waste and significant impacts related to waste - Pengelolaan dampak signifikan terkait limbah / Management of significant impacts related to waste - Limbah yang dihasilkan / Waste generated - Limbah dialihkan dari pembuangan / Water is diverted from disposal - Limbah diarahkan ke pembuangan / Waste is directed to disposal	- Pekerja / Employees - Masyarakat / Community - Pemerintah / Government - Mitra Kerja / Business Partners - Pemasok / Suppliers	Pengelolaan limbah yang efektif penting untuk mencegah pencemaran lingkungan dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi lingkungan. / Effective waste management is important to prevent environmental pollution and ensure compliance with environmental regulations.	Perseroan berkomitmen untuk mengurangi, mendaur ulang, dan mengelola limbah secara bertanggung jawab melalui program pengelolaan limbah yang komprehensif. / The Company is committed to reducing, recycling and managing waste responsibly through a comprehensive waste management program.	
Emisi [GRI 305] / Emission [GRI 305]	- Emisi GRK langsung [Cakupan 1] / Direct GHG emissions [Scope 1] - Emisi GRK tidak langsung [Cakupan 2] / Indirect GHG emissions [Scope 2] - Emisi GRK tidak langsung lainnya [Cakupan 3] / Other indirect GHG emissions [Scope 3] - Intensitas emisi GRK / GHG emissions intensity - Pengurangan emisi GRK / GHG emissions reductions	- Masyarakat / Community - Regulator / Regulators - Pemerintah / Government - Media Massa / Mass Media - Investor / Investors	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. / As a mass transportation, KAI produces significant GHG emissions and contributes to climate change. Climate change can cause weather conditions that have implications for operations such as floods or landslides.	Perseroan berkomitmen untuk mengurangi emisi yang dihasilkan melalui penggunaan teknologi rendah emisi, solar panel, pemakaian biosolar, dan praktik operasional yang berkelanjutan. / The Company is committed to reducing emissions through the use of low-emission technology, solar panels, use of biodiesel, and sustainable operational practices.	

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.

Kebijakan Keberlanjutan KAI

KAI Sustainability Policy

PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menyusun Kebijakan Keberlanjutan sebagai upaya untuk memastikan kinerja keberlanjutan Perseroan berjalan sesuai dengan visi dan misi KAI. Kebijakan ini dirancang sebagai bentuk kepatuhan Perseroan terhadap kepatuhan terhadap Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Nomor PER-2/MBU/03/2023 tentang Pedoman Tata Kelola dan Kegiatan Korporasi Signifikan Badan Usaha Milik Negara, aspirasi pemegang saham, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Melalui kebijakan ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupaya menciptakan nilai jangka panjang bagi para pemangku kepentingan dengan mengadopsi praktik keberlanjutan yang komprehensif dan relevan. Kelajakan ini mencerminkan komitmen PT Kereta Api (Persero) dalam mengintegrasikan aspek *Environmental*, *Social*, dan *Governance* (ESG) dalam setiap aktivitas operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) mendukung keberlanjutan, transparansi, dan pengembangan sumber daya manusia di dalam organisasi.

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.

Sustainability Value

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.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) developed Sustainability Policy to ensure the Company's sustainability performance aligns with KAI's vision and mission. This policy is designed to demonstrate the Company's compliance with the Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises of the Republic of Indonesia No. PER-2/MBU/03/2023 concerning Guidelines for Governance and Significant Corporate Activities of State-Owned Enterprises, shareholder aspirations, and applicable laws and regulations.

Through this policy, PT Kereta Api Indonesia (Persero) strives to create long-term value for stakeholders by adopting comprehensive and relevant sustainability practices. This policy reflects PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s commitment to integrating Environmental, Social, and Governance (ESG) aspects in all operational activities, while supporting sustainability, transparency, and human resource development within the organization.

Sebagai wujud kontribusi terhadap *Sustainable Development*, kebijakan ini berfungsi sebagai landasan strategis yang akan terus mengarahkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) menuju masa depan yang lebih berkelanjutan dengan komitmen sebagai berikut:

1. Pada Aspek Lingkungan – *Environmental (E)*

- a. Mengurangi emisi gas rumah kaca, emisi gas non-rumah kaca, limbah, dan efluen, serta menggunakan sumber daya alam atau energi secara lebih efisien;
- b. Memitigasi risiko fisik terkait potensi bencana alam serta risiko transisi yang berkaitan dengan peraturan, reputasi, dan pasar akibat dari perubahan iklim dengan mengadopsi dan mengintegrasikannya dalam strategi dan operasi;
- c. Mengelola dan memitigasi dampak proyek dan aktivitas terhadap lingkungan termasuk potensi terjadinya kelangkaan air;
- d. Mengelola lingkungan, air, sumber daya alam, dan energi melalui penetapan target serta sistem pengelolaan lingkungan yang akan dipantau dan ditingkatkan secara berkala;
- e. Melestarikan dan mendukung keberlanjutan keanekaragaman hayati yang terdampak oleh kegiatan operasional dengan tujuan mencapai '*net positive impact*', termasuk mengelola dan memitigasi dampak proyek serta aktivitas terhadap keanekaragaman hayati, menghindari kegiatan operasional di kawasan dengan keanekaragaman hayati tinggi, dan memastikan aspek keanekaragaman hayati diperhitungkan dalam perencanaan dan operasi proyek untuk mendukung ketahanan ekosistem planet,
- f. Menghindari kegiatan operasional Perseroan di wilayah yang memiliki status lindung dan wilayah dengan tingkat konservasi yang tinggi serta menghindari kegiatan yang dapat menyebabkan deforestasi dan mengambil langkah-langkah pencegahan yang diperlukan untuk melindungi kawasan hutan; dan
- g. Menyediakan dan mendukung akses energi hijau sebagai bagian dari tanggap jawab dalam transisi iklim nasional dan Perseroan berperan sebagai teladan dalam penerapan sistem manajemen lingkungan secara menyeluruh.

As a contribution to Sustainable Development Goals, this policy serves as a strategic foundation that will continue to guide PT Kereta Api Indonesia (Persero) towards a more sustainable future with the following commitments:

1. Environmental Aspect (E)

- a. Reducing greenhouse gas emissions, non-greenhouse gas emissions, waste, and effluent, and using natural resources and energy more efficiently;
- b. Mitigating physical risks related to potential natural disasters and transition risks associated with regulations, reputation, and markets due to climate change by adopting and integrating them into strategies and operations;
- c. Managing and mitigating the impact of projects and activities on the environment including potential water scarcity;
- d. Managing the environment, water, natural resources, and energy through target setting and an environmental management system that will be monitored and improved periodically;
- e. Preserving and supporting the sustainability of biodiversity affected by operational activities with the goal of achieving '*net positive impact*', including managing and mitigating the impact of projects and activities on biodiversity, avoiding operational activities in high biodiversity areas, and ensuring biodiversity aspects are considered in project planning and operations to support planetary ecosystem resilience;
- f. Avoiding Company operations in protected areas and areas with high conservation status, preventing activities that may cause deforestation, and taking necessary preventive measures to protect forest areas; and
- g. Providing and supporting access to green energy as part of the responsibility in national climate transition and the Company's role as an example in implementing a comprehensive environmental management system.

2. Pada Aspek Sosial – Social (S)

- a. Menjamin hak-hak dasar pekerja, mendukung pengembangan berkelanjutan, menerapkan perlakuan yang adil, mempromosikan keragaman, kesetaraan, dan inklusivitas di tempat kerja, dan mendorong kebijakan *respectful workplace* dalam seluruh operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero);
- b. Memberikan pelatihan atau *awareness* kepada pekerja untuk 2/3 serta mengelola dampak operasional Perseroan terhadap lingkungan, sosial, dan tata kelola;
- c. Menerapkan standar tertinggi terkait kesehatan, keselamatan, dan lingkungan (K3L) untuk melindungi pekerja, kontraktor, dan masyarakat, serta meningkatkan kesadaran dalam mencegah kecelakaan dan menangani keadaan darurat di wilayah kerja KAI;
- d. Menghormati hak-hak masyarakat adat di wilayah operasional Perseroan, termasuk mempromosikan pembangunan sosial ekonomi, mendukung terpenuhinya hak-hak sosial ekonomi dan budaya, melindungi situs budaya, dan menghindari pemukiman dalam pemindahan. Pemukiman masyarakat masyarakat adat, dan
- e. Meningkatkan penggunaan tenaga kerja dan kontraktor lokasi sepanjang sesuai dengan kebutuhan operasional terutama melalui program pelatihan dan dukungan kepada usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) serta pelaku ekonomi utama.

3. Pada Aspek Tata Kelola – Governance (G)

- a. Melaporkan dan memantau isu-isu kinerja lingkungan, sosial, dan tata kelola secara berkala sebagai upaya untuk mempertahankan transparansi dan akuntabilitas;
- b. Berkonsultasi dengan para pemangku kepentingan mengenai isu-isu lingkungan dan meningkatkan kesadaran masyarakat lokal sekitar tentang pengembangan pelibatan masyarakat guna meningkatkan kesejahteraan;
- c. Meningkatkan keterlibatan pemangku kepentingan dengan mengidentifikasi masyarakat serta kelompok rentan yang terdampak, merancang strategi keterlibatan, dan menyediakan mekanisme pengaduan untuk masyarakat, serta melakukan tindak lanjut atas aduan yang diterima;
- d. Meningkatkan keamanan informasi bagi pekerja, pelanggan, dan mitra kerja, termasuk melaksanakan *vulnerability assessment* dan *penetration test* secara berkala untuk memastikan perlindungan data;

2. Social Aspect (S)

- a. Ensuring basic worker rights, supporting sustainable development, implementing fair treatment, promoting diversity, equality, and inclusivity in the workplace, and encouraging respectful workplace policies in all PT Kereta Api Indonesia (Persero) operations;
- b. Providing training or awareness to workers to participate in and manage the operational impact of the Company on the environment, social aspects, and governance;
- c. Implementing the highest standards regarding occupational health, safety, and environment (HSE) to protect workers, contractors, and communities, as well as increasing awareness in preventing accidents and handling emergencies in KAI work areas;
- d. Respecting the rights of indigenous peoples in the Company's operational areas, including promoting socio-economic development, supporting the fulfillment of socio-economic and cultural rights, protecting cultural sites, and avoiding coercion in the relocation of indigenous communities; and
- e. Increasing the use of local workforce and contractors where appropriate to operational needs, especially through training programs and support for micro, small, and medium enterprises (MSMEs) and key economic actors.

3. Governance Aspect (G)

- a. Reporting and monitoring environmental, social, and governance performance issues periodically as an effort to maintain transparency and accountability;
- b. Consulting with stakeholders regarding environmental issues and increasing awareness of local communities about development and community engagement to improve welfare;
- c. Increasing stakeholder engagement by identifying affected communities and vulnerable groups, designing engagement strategies, and providing complaint mechanisms for communities, as well as following up on received complaints;
- d. Enhancing information security for workers, customers, and business partners, including conducting periodic vulnerability assessments and penetration tests to ensure data protection;

- e. Mempromosikan penyampaian produk dan layanan berkelanjutan kepada pelanggan;
- f. Menjunjung tinggi prinsip tata kelola perusahaan yang baik di seluruh aktivitas, meliputi menegakkan praktik anti-penyuapan, anti-korupsi, anti-fraud, dan benturan kepentingan dalam lingkungan Perseroan; dan
- g. Memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan terkait lingkungan, sosial, dan tata kelola yang berlaku.

- e. Promoting the delivery of sustainable products and services to customers;
- f. Upholding the principles of good corporate governance in all activities, including enforcing anti-bribery, anti-corruption, anti-fraud, and conflict of interest practices within the Company environment; and
- g. Ensuring compliance with applicable environmental, social, and governance laws and regulations.

Perseroan mendorong seluruh Insan Perseroan untuk menjalankan Kebijakan Keberlanjutan tersebut. Perseroan telah menggunggah Kebijakan Keberlanjutan di situs resmi KAI https://ppid.kai.id/media/konten/261_kebijakan_keberlanjutan.pdf, sehingga seluruh Insan Perseroan maupun mitra kerja KAI dapat memiliki pemahaman dan menjalankan Kebijakan Keberlanjutan tersebut.

The Company encourages all employees to implement this Sustainability Policy. The Company has uploaded the Sustainability Policy on the official KAI website at https://ppid.kai.id/media/konten/261_kebijakan_keberlanjutan.pdf, so that all employees and business partners of KAI can understand and implement this Sustainability Policy.

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

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

Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan layanan transportasi perkeretaapian, PT Kereta Api Indonesia (KAI) berkomitmen untuk mendukung pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB). Kereta api memiliki keunggulan kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan moda transportasi darat lainnya, serta lebih efisien dalam penggunaan bahan bakar dan menghasilkan emisi gas rumah kaca yang lebih rendah. KAI bertekad untuk turut berperan dalam upaya Indonesia menurunkan emisi karbon dan mencapai target *Net Zero Emission* pada tahun 2060. Untuk itu, KAI secara konsisten menerapkan praktik bisnis yang selaras dalam aspek ekonomi, lingkungan, sosial, dan tata kelola guna mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan. Secara garis besar, strategi keberlanjutan KAI mencakup:

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.

As a State-Owned Enterprise (SOE) providing railway transportation services, PT Kereta Api Indonesia (KAI) is committed to supporting the achievement of Sustainable Development Goals (SDGs). Railways offer distinct advantages, including greater transport capacity compared to other land-based modes, superior fuel efficiency, and lower greenhouse gas emissions. KAI is determined to contribute to Indonesia's efforts in reducing carbon emissions and achieving its Net Zero Emission target by 2060. To realize sustainable transportation systems, KAI consistently implements business practices aligned with economic, environmental, social, and governance (ESG) principles. Our sustainability strategy encompasses:

1. Providing eco-friendly transportation supported by efficient operations;
2. Innovating passenger and freight services through technology and customer-centric solutions;
3. Consistently implementing Corporate Social and Environmental Responsibility (CSER) programs in accordance with Minister of SOEs Regulation No. PER-1/MBU/03/2023 dated March 3, 2023, regarding Special Assignments and SOEs' Social and Environmental Responsibility Programs.

Sebagai bentuk nyata dukungan Perseroan terhadap pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB), sepanjang tahun 2024, KAI telah mengimplementasikan strategi keberlanjutan. Strategi keberlanjutan ini juga dijalankan untuk memperkuat arah strategi dan meningkatkan performa keberlanjutan KAI di masa depan. KAI telah menyusun peta jalan ESG 2024–2028 yang diselaraskan dengan *roadmap* transisi energi nasional. Mulai tahun 2024, pelaksanaan *roadmap* ESG ini akan menjadi fokus utama manajemen.

Throughout 2024, KAI has actively implemented these sustainability strategies to demonstrate our commitment to the SDGs while strengthening our strategic direction and enhancing future sustainability performance. We have developed an ESG Roadmap for 2024–2028, aligned with Indonesia's national energy transition roadmap. Starting in 2024, the execution of this ESG Roadmap will become management's primary focus.

Inisiatif/Kegiatan KAI dan Dukungan Terhadap TPB Tahun 2024

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

Strategi / Strategy	Inisiatif/Kegiatan KAI / KAI Initiatives/Activities	TPB / SDG
Penyediaan moda transportasi ramah lingkungan didukung oleh operasional yang efisien / Providing environmentally friendly transportation modes supported by efficient operations	Pelaksanaan uji terap B40 sektor kereta api / Implementation of B40 application tests in the railway sector	   
	Pemanfaatan biosolar B30 sebagai bahan bakar KA / Utilization of Biosolar B30 as train fuel	
	Pemanfaatan energi surya melalui pembangunan solar panel di 66 stasiun dan 5 Balai Yasa / Utilization of solar energy through the installation of solar panels at 66 stations and 5 Railway Workshops	
	Implementasi dan monitoring pembatasan penggunaan plastik dan kertas di lingkungan KAI Group / Implementation and monitoring of restrictions on the use of plastic and paper in the KAI Group environment	
	Perhitungan dan menu fitur <i>Carbon Footprint</i> untuk penumpang kereta api / Carbon Footprint calculation and feature menu for train passengers	
	<i>Pilot Project Green Building</i> dan sertifikasi EDGE / Green Building Pilot Project and EDGE certification	
Inovasi layanan angkutan penumpang dan barang dengan mengedepankan teknologi dan kebutuhan pelanggan / Innovating passenger and freight transport services by leveraging technology and customers' needs	LRT Jabodebek dan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) Whoosh / Jabodebek LRT and Jakarta Bandung High-Speed Rail (KCJB) Whoosh	 
	Tersedianya Kereta <i>Panoramic</i> , Kereta Ekonomi <i>New Generation</i> , dan Kereta <i>Suite Class Compartment</i> / Introduction of Panoramic Train, New Generation Economy Class, and Suite Class Compartment	
	Penerapan teknologi face recognition dan peningkatan layanan Access by KAI / Implementation of face recognition technology and improvement of Access by KAI services	
	Layanan dan fasilitas KA yang ramah disabilitas / Disability-friendly train services and facilities	 
	Penyediaan <i>water station</i> di stasiun / Provision of water stations at stations	 

Strategi / Strategy	Inisiatif/Kegiatan KAI / KAI Initiatives/Activities	TPB / SDG
Pelaksanaan kegiatan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) / Implementation of Environmental and Social Responsibility activities	TJSL Pilar Sosial antara lain, KAI DungMas, KAI Sehat Sejahtera, KAI EduFriend, KAI Quick Respon, Mendukung Sosialisasi Keselamatan PERKA, Dukungan Kegiatan Anti Pelecehan/Kekerasan Wanita di atas KA, serta Program Rail Clinic dan Rail Library / Social Responsibility Pillars include KAI DungMas, KAI Sehat Sejahtera, Support for Train Travel Security, KAI EduFriend, Scholarships for SOE Foundation/ Education Assistance Collaboration Program, KAI Scholarships, and Support for Anti-Harassment/Violence Against Women Activities on Trains	
	TJSL Pilar Lingkungan, antara lain KAI Pling/Peduli Lingkungan, KAI Sar-I/Sarana Ibadah, KAI Go Green, dan Bersih-Bersih Lingkungan / Environmental Responsibility Pillars include KAI Pling/Environmental Care, KAI Sar-I/ Worship Facilities, KAI Go Green, and Environmental Cleanup	
	TJSL Pilar Ekonomi meliputi MiKA Hasanah, MiKA Go Global, MiKA Next Class, MiKA Creative Space, MiKA Exhibition, serta Pendanaan UMK yang disalurkan secara kolaboratif melalui PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk / Economic Responsibility Pillars include MiKA Hasanah, MiKA Go Global, MiKA Next Class, MiKA Creative Space, MiKA Exhibition, and Collaborative Funding for SMEs through PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
Meningkatkan lingkungan kerja yang aman, nyaman, sehat, dan kondusif keamanan / Improving a safe, comfortable, healthy and security-conducive working environment	Mendirikan fasilitas Rail Kids Daycare untuk pekerja KAI. Fasilitas ini memiliki kapasitas untuk 15 anak dengan rentang usia 3 bulan-3 tahun / Establishing Rail Kids Daycare facility for KAI employees, which has a capacity for 15 children with an age range of 3 months-3 years old	
	Menerapkan Kebijakan Hak Asasi Manusia (HAM) / Implementing Human Rights Policy	
	Penyusunan Contractor Safety Management System (CSMS) / Preparation of Contractor Safety Management System (CSMS)	

Membangun Budaya Keberlanjutan [OJK F.1]

Building a Sustainability Culture [OJK F.1]

Dalam operasionalnya, KAI berkomitmen membangun budaya keberlanjutan di lingkungan internal melalui berbagai inisiatif, seperti kampanye penghematan energi dan program pembinaan yang terintegrasi dengan kegiatan sosial kemasyarakatan, salah satunya program KAI Peduli Lingkungan (KAI-Pling). Program ini merupakan bentuk kepedulian KAI terhadap lingkungan melalui perbaikan fasilitas umum, pengelolaan sampah, serta penanaman pohon di sekitar wilayah operasional. Melalui KAI-Pling, pekerja didorong untuk berpartisipasi aktif dalam memberikan dampak positif bagi lingkungan sekitar.

Selain itu, KAI juga memastikan seluruh pekerja (100%) mengikuti pelatihan mengenai kebijakan anti-fraud dan anti-korupsi, serta menjamin bahwa semua mitra bisnis memahami dan menerapkan kebijakan tersebut. Sebagai BUMN di sektor perkeretaapian, KAI senantiasa memastikan bahwa seluruh aktivitasnya patuh terhadap regulasi yang mengatur anti-persaingan tidak sehat, anti-pakat, dan anti-monopoli, serta menjalankan bisnis dengan menjunjung tinggi etika. Oleh karena itu, perusahaan menyadari pentingnya mitigasi risiko hukum dan menjaga kepercayaan para pemangku kepentingan, termasuk dengan tidak terlibat dalam aktivitas politik apa pun. **[GRI 2-23, 2-24, 3-3, 205-2, 415-1]**

In its operations, KAI is committed to fostering a sustainability culture within the organization through various initiatives, including energy conservation campaigns and community-oriented programs such as KAI Peduli Lingkungan (KAI-Pling). This environmental care program demonstrates KAI's commitment to sustainability through public facility improvements, waste management, and tree planting activities in operational areas. Through KAI-Pling, employees are actively encouraged to participate in creating positive environmental impacts.

Furthermore, KAI ensures 100% employee participation in anti-fraud and anti-corruption policy training, while requiring all business partners to understand and implement these policies. As a state-owned railway enterprise, KAI strictly adheres to regulations concerning anti-competitive practices, anti-collusion, and anti-monopoly, conducting business with the highest ethical standards. The Company recognizes the importance of legal risk mitigation and maintaining stakeholder trust, including complete abstention from any political activities. **[GRI 2-23, 2-24, 3-3, 205-2, 415-1]**

Tata Kelola Keberlanjutan

Sustainable Governance



STRUKTUR TATA KELOLA DAN PENANGGUNG JAWAB PENERAPAN KEUANGAN BERKELANJUTAN [OJK E.1][GRI 2-9]

Sebagai perusahaan BUMN, KAI menjalankan kepatuhan terhadap 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, KAI menjalankan praktik keuangan berkelanjutan yang diwujudkan dalam bentuk pelaksanaan program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL).

Untuk mendukung pelaksanaan program TJSL berjalan optimal, KAI telah membentuk Subdivision of Corporate Social Responsibility, yang bertanggung jawab mengelola dan mengkoordinasi penerapan praktik keuangan berkelanjutan. Selain bertugas dan bertanggung jawab mengelola pelaksanaan program TJSL, Subdivision of Corporate Social Responsibility juga bertanggung jawab dalam mengelola *Community Relations*, yaitu hubungan KAI dengan pihak internal serta eksternal pada seluruh aktivitas Perseroan.

Di samping telah membentuk Subdivision of Corporate Social Responsibility, untuk memperkuat fungsi perencanaan dan keberlanjutan, Perusahaan membentuk Subdivision of Sustainability di bawah Division of Corporate Strategic Planning, Monitoring, and Sustainability yang berada di Direktorat Perencanaan Strategis dan Pengelolaan Sarana (D4) berdasarkan Keputusan Sirkuler Direksi sebagai Pengganti Rapat Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: KL.310/VII/2/RH/KA-2024 tanggal 3 Juli 2024.

GOVERNANCE STRUCTURE AND RESPONSIBILITIES FOR SUSTAINABLE FINANCE IMPLEMENTATION [OJK E.1][GRI 2-9]

As a state-owned enterprise, KAI complies with the Minister of SOEs Regulation No. PER-6/MBU/09/2022 amending the Minister of SOEs Regulation No. PER-05/MBU/04/2021 concerning Corporate Social and Environmental Responsibility Programs for State-Owned Enterprises, by implementing sustainable finance practices through its Corporate Social and Environmental Responsibility (CSER) program.

To support the optimal implementation of the CSER program, KAI has established a Subdivision of Corporate Social Responsibility, which is responsible for managing and coordinating the implementation of sustainable finance practices. In addition to managing the CSER program, the Subdivision of Corporate Social Responsibility is also responsible for managing Community Relations, which encompasses KAI's relationships with both internal and external parties across all Company activities.

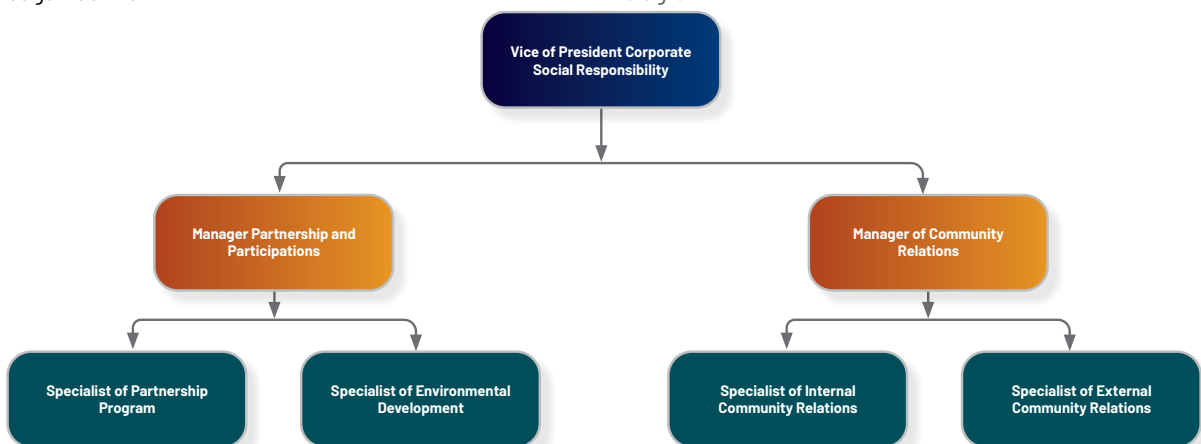
In addition to having formed a Subdivision of Corporate Social Responsibility, to strengthen the Company's planning and sustainability functions the Company forms a Subdivision of Sustainability under the Division of Corporate Strategic Planning, Monitoring, and Sustainability which is located in the Directorate of Strategic Planning and Infrastructure Management (D4) based on the Circular Decision of the Board of Directors as a Substitute for the Meeting of the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: KL.310/VII/2/RH/KA-2024 dated July 3, 2024.

Tata Kelola Keberlanjutan *Sustainable Governance*



Adapun struktur Subdivision of Corporate Social Responsibility KAI pada tahun 2024 dijelaskan pada bagan berikut:

The structure of KAI's Subdivision of Corporate Social Responsibility in 2024 is illustrated in the following diagram:



Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, Vice President Corporate Social Responsibility dibantu oleh 2 (dua) Manager, yang diuraikan sebagai berikut:

1. Manager Partnership and Participations

Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan Program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) sesuai dengan penugasan Perseroan, serta melaksanakan penyusunan program kerja Kemitraan untuk RUPS ke Kementerian BUMN dan melaksanakan pendampingan pembuatan laporan audit Program Kemitraan. Manager Partnership and Participations dibantu oleh 2 (dua) Specialist, dengan uraian sebagai berikut:

a. Specialist of Partnership Program

Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melakukan survei lokasi dan kebenaran calon mitra binaan, pemantauan pelaksanaan Program Kemitraan (PK), melakukan rekapitulasi laporan daerah untuk laporan manajemen, rekonsiliasi laporan serta melakukan evaluasi atas pencapaian program kerja sesuai dengan penugasan perusahaan.

b. Specialist of Environmental Development

Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab untuk melakukan survei lokasi dan menganalisis pengajuan, pemantauan pelaksanaan program Bina Lingkungan (BL), melakukan rekapitulasi laporan daerah untuk laporan manajemen, rekonsiliasi laporan, serta melakukan evaluasi atas pencapaian program kerja sesuai dengan penugasan Perseroan.

2. Manager of Community Relations

Memiliki tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengelolaan *Community Relations*, baik secara internal maupun eksternal, guna mengatasi masalah sosial yang tumbuh akibat aktivitas Perseroan. Dalam menjalankan tugasnya, Manager Community Relations dibantu oleh 2 (dua) Specialist, dengan uraian sebagai berikut:

a. Specialist of Internal Community Relations

Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab yaitu melaksanakan program pembinaan komunitas secara internal, termasuk penyiapan sarana dan prasarana olahraga pusat dan daerah untuk pencapaian prestasi olahraga Perseroan, serta melakukan pembinaan kesenian dan kegiatan keagamaan pada kantor pusat.

In carrying out their duties and responsibilities, the Vice President of Corporate Social Responsibility is assisted by 2 (two) Managers, described as follows:

1. Manager of Partnership and Participations

Primary duties and responsibilities include managing the Corporate Social and Environmental Responsibility (CSER) program according to Company assignments, preparing Partnership work programs for the General Meeting of Shareholders (GMS) to the Ministry of SOEs, and facilitating the preparation of Partnership Program audit reports. The Manager of Partnership and Participations is assisted by 2 (two) Specialists:

a. Specialist of Partnership Program

Its primary duties and responsibilities include conducting surveys of locations and verifying potential partner candidates, monitoring Partnership Program (PK) implementation, compiling regional reports for management reporting, reconciling reports, and evaluating program achievements according to Company assignments.

b. Specialist of Environmental Development

Its primary duties and responsibilities include conducting location surveys and analyzing submissions, monitoring Environmental Development (BL) program implementation, compiling regional reports for management reporting, reconciling reports, and evaluating program achievements according to Company assignments.

2. Manager of Community Relations

Primary duties and responsibilities include managing Community Relations, both internally and externally, to address social issues arising from Company activities. The Manager Community Relations is assisted by 2 (two) Specialists:

a. Specialist of Internal Community Relations

Its primary duties and responsibilities include implementing internal community development programs, preparing central and regional sports facilities for Company athletic achievements, and overseeing arts and religious activities at headquarters.

- b. Specialist of Manager External Community Relations
- Memiliki tugas pokok dan tanggung jawab untuk melaksanakan program kegiatan eksternal berupa kegiatan pelayanan kesehatan kepada masyarakat, bakti sosial dan kegiatan yang diperlukan guna turut mengatasi masalah sosial sebagai akibat dari kegiatan operasional Perseroan.

- b. Specialist of External Community Relations
- Its primary duties and responsibilities include implementing external programs such as community health services, social welfare activities, and other necessary programs to help address social issues resulting from Company operations.

Di samping membentuk Subdivision of Corporate Social Responsibility, KAI juga memiliki Komite Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) yang berada di setiap wilayah Operasi Perseroan sebagai upaya mendukung pelaksanaan kinerja keberlanjutan Perseroan. Meski telah memiliki unit khusus untuk mengelola kinerja keberlanjutan, struktur tata kelola KAI yang terdiri dari Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), Dewan Komisaris, dan Direksi turut terlibat dalam mengembangkan, menyetujui, dan memperbarui pernyataan tujuan, nilai, atau misi organisasi, strategi, kebijakan, dan sasaran lain yang terkait dengan pembangunan berkelanjutan. Bentuk keterlibatan tersebut salah satunya tercermin dalam penyusunan dan penetapan strategi utama 2024, yang berfokus pada 3 (tiga) Program Prioritas, yaitu bidang pendidikan, bidang Pengembangan UMK, bidang Lingkungan, dan bidang Pengembangan UMK.

In addition to establishing the Subdivision of Corporate Social Responsibility, KAI also has Corporate Social and Environmental Responsibility (CSER) Committees in each operational region to support the Company's sustainability performance. Although KAI already has a dedicated unit to manage sustainability performance, the Company's governance structure - consisting of the General Meeting of Shareholders (GMS), Board of Commissioners, and Board of Directors - is also involved in developing, approving, and updating statements of organizational purpose, values or mission, strategies, policies, and other objectives related to sustainable development. This involvement is reflected in, among other things, the preparation and determination of the 2024 main strategy which focuses on 3 (three) Priority Programs, such as the education sector, the environment sector, and the MSE development sector.

Bidang Pendidikan meliputi:

- Program KAI EduFriend (Beasiswa) merupakan program bantuan pemberian beasiswa.
- KAI EduFriend (Pelatihan) adalah program bantuan pemberian pelatihan bahasa isyarat.
- KAI EduFriend (Sarana Prasarana) merupakan program bantuan penyediaan sarana dan prasarana pendidikan.

The Education Sector includes:

- KAI EduFriend Program (Scholarship), a scholarship assistance program.
- KAI EduFriend (Training), a sign language training assistance program.
- KAI EduFriend (Infrastructure), a program to provide educational facilities and infrastructure.

Bidang Lingkungan mencakup:

- Program KAI Pling, merupakan program bantuan peduli lingkungan.
- KAI Sar-I, adalah program bantuan untuk sarana ibadah.
- KAI Go Green merupakan program yang berfokus pada pelestarian lingkungan dan program Mendukung Sosialisasi Keselamatan PERKA.
- Bersih-Bersih LIngungan, yaitu program untuk menciptakan suasana bersih lingkungan dan kenyamanan beribadah di tempat ibadah di masjid/musholla sekitar jalur kereta dan penataan lingkungan disekitar jalur kereta.
- Branding Dewa Binaan, yaitu program pengembangan desa wisata di sekitar Daop/Divre Perseroan.

The Environment Sector includes:

- KAI Pling Program, an environmental care assistance program.
- KAI Sar-I, is a program to assist in places of worship.
- KAI Go Green is a program that focuses on environmental preservation and the PERKA Safety Dissemination Support program.
- Clean-up Environment, which is a program to create a clean environment and comfortable place of worship in mosques/prayer rooms around the train tracks and environmental management around the train tracks.
- Dewa Binaan Branding, which is a program to develop tourist villages around the Company's Daop/Divre.

Bidang Pengembangan UMK, terdiri dari

- Program MiKA Hasanah adalah program Sertifikasi Hak Kekayaan Intelektual (HKI) dan program Sertifikasi Halal.
- Program MiKA *Go Global*, yaitu program keikutsertaan pameran nasional dan internasional untuk berbagai kegiatan promosi dan pengembangan usaha.
- Program MiKA *Next Class* merupakan program pemberian pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan keterampilan UMK mitra binaan.
- MiKA *Creative Space* merupakan program bertujuan mengkolaborasi para UMK mitra binaan untuk mengarahkan spesialisasi bisnis masing-masing agar lebih fokus dan berkembang dimasa akan datang.
- MiKA *Exhibition*, yaitu program memberikan ruang untuk memamerkan produk UMK pada berbagai event sesuai dengan tema tertentu.
- Program Pendanaan UMK (PUMK), merupakan program Pembiayaan Program Pendanaan UMK (PUMK) atau Pembiayaan Syariah.

Untuk mengetahui dampak dari kegiatan operasional, KAI memetakan isu-isu keberlanjutan yang teridentifikasi di level operasional, yang selanjutnya dikoordinasikan kepada komite-komite terkait untuk dibahas dalam forum rapat yang relevan bersama Direksi. Kemudian, Direksi turut terlibat mengidentifikasi isu-isu keberlanjutan dan mengelola dampak ekonomi, lingkungan, dan sosial masyarakat yang muncul akibat aktivitas bisnis Perseroan. Pembagian tugas pengelolaan dampak-dampak tersebut disesuaikan dengan pembidangan masing-masing Direksi. Bidang tugas masing-masing Direksi telah diuraikan pada bagian sebelumnya.

Pada proses pengelolaan dampak tersebut, Direksi melibatkan para pemangku kepentingan agar pelaksanaan program-program pengelolaan dampak berjalan relevan dengan kebutuhan masyarakat. Selanjutnya, secara berkala masing-masing unit melaporkan pelaksanaan program-program pengelolaan dampak kepada Direksi, sekaligus berkoordinasi dengan komite terkait untuk mendapatkan evaluasi. Hasil evaluasi akan dijadikan sebagai bahan pertimbangan pada penetapan target dan KPI yang tertuang dalam RKAP. **[GRI 2-12, 2-13]**

Sebagai organ utama Perseroan berwenang RUPS, Dewan Komisaris, dan Direksi juga melakukan peninjauan dan menyetujui Laporan Tahunan dan Laporan Keberlanjutan. Sementara itu, topik material yang ditetapkan dan dilaporkan pada Laporan Keberlanjutan ditinjau dan disetujui oleh

MSE Development Sector consists of:

- MiKA Hasanah Program is an Intellectual Property Rights (IPR) Certification program and a Halal Certification program.
- MiKA Go Global Program, which is a program to participate in national and international exhibitions for various promotional activities and business development.
- MiKA Next Class Program is a training program that aims to increase the capacity and skills of MSE partners.
- MiKA Creative Space is a program that aims to collaborate with MSE partners to direct their respective business specializations to be more focused and develop in the future.
- MiKA Exhibition, which is a program that provides space to showcase MSME products at various events according to a certain theme.
- MSME Funding Program (PUMK), is a financing program for the MSME Funding Program (PUMK) or Sharia Financing.

To understand its operational impacts, KAI maps identified sustainability issues at the operational level, which are then coordinated with relevant committees for discussion in appropriate meetings with the Board of Directors. The Board of Directors actively participates in identifying sustainability issues and managing the economic, environmental, and social impacts arising from the Company's business activities. The division of impact management responsibilities aligns with each Director's respective portfolio, as detailed in previous sections of this report.

In managing these impacts, the Board engages stakeholders to ensure impact management programs remain relevant to community needs. Subsequently, each unit periodically reports program implementation progress to the Board while coordinating with relevant committees for evaluation. These evaluation results serve as consideration for setting targets and KPIs outlined in the Annual Work Plan and Budget (RKAP).

[GRI 2-12, 2-13]

As the Company's governing bodies with full authority, the General Meeting of Shareholders (GMS), Board of Commissioners, and Board of Directors also review and approve the Annual Report and Sustainability Report. Meanwhile, material topics determined and reported in

Sekretaris Perusahaan sesuai fungsinya sebagai pengelola komunikasi Perusahaan dan penata usaha dokumen Perusahaan. **[GRI 2-14]** Dengan menerapkan kinerja keberlanjutan secara menyeluruh, KAI tidak hanya dapat mengelola lingkungan secara berkelanjutan tetapi juga memperkuat hubungan yang harmonis dengan masyarakat, yang pada akhirnya dapat memberikan nilai positif kepada para pemangku kepentingan.

KAI memahami, keberlanjutan bisnis juga didukung oleh lingkungan kerja yang kondusif dan nyaman. Atas dasar itu, KAI berkomitmen mencegah terjadinya benturan kepentingan. KAI telah memiliki *Code of Conduct* bagi seluruh pejabat di level Direksi, Dewan Komisaris, Kepala Divisi hingga level manajerial dipilih berdasarkan pertimbangan profesional dan integritas. Setiap anggota Direksi KAI tidak memiliki hubungan afiliasi dengan sesama anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, maupun Pemegang Saham Pengendali. Pengelolaan benturan kepentingan sesama anggota Direksi dan Dewan Komisaris telah menjadi bagian dari kewajiban Direksi dan Dewan Komisaris seperti dijelaskan sebelumnya pada bagian Kewajiban Direksi dan Kewajiban Dewan Komisaris pada laporan ini. **[GRI 2-15]**

KAI memiliki mekanisme pengaduan terkait dampak negatif potensial dan aktual terhadap pemangku kepentingan melalui *Whistleblowing System* (WBS), maupun saluran pelanggan dan akun media sosial yang dikelola langsung oleh pekerja KAI. Penjelasan lebih rinci mengenai jumlah pelaporan melalui mekanisme WBS telah diuraikan pada bagian sebelumnya. **[GRI 2-16]**

PENGEMBANGAN KOMPETENSI TERKAIT PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN [OJK E.2] [GRI 2-17]

Untuk mendukung pelaksanaan tugas pengawasan Dewan Komisaris dan pengelolaan Perusahaan yang dijalankan oleh Direksi, KAI menjalankan program peningkatan kompetensi Dewan Komisaris dan Direksi, termasuk yang berkaitan dengan pembangunan dan keuangan berkelanjutan.

the Sustainability Report are reviewed and approved by the Corporate Secretary according to their function as the manager of corporate communications and corporate documentation. **[GRI 2-14]** By implementing comprehensive sustainability performance, KAI not only manages the environment sustainably but also strengthens harmonious relationships with communities, ultimately delivering positive value to stakeholders.

KAI understands that business sustainability is also supported by a conducive and comfortable work environment. Therefore, KAI is committed to preventing conflicts of interest. KAI has established a Code of Conduct for all officials at the Director level, Board of Commissioners, Division Heads to managerial levels, who are selected based on professional considerations and integrity. KAI Directors are not affiliated with fellow Directors, Board of Commissioners, or Controlling Shareholders. Managing conflicts of interest among Directors and Board of Commissioners members has become part of their obligations as explained previously in the sections on Director Obligations and Board of Commissioners' Obligations in this report. **[GRI 2-15]**

KAI has established complaint mechanisms regarding potential and actual negative impacts on stakeholders through the Whistleblowing System (WBS), Customer service channels, and social media accounts managed directly by KAI employees. More detailed explanations regarding the number of reports through the WBS mechanism have been outlined in previous sections. **[GRI 2-16]**

COMPETENCY DEVELOPMENT RELATED TO SUSTAINABLE DEVELOPMENT [OJK E.2] [GRI 2-17]

To support the implementation of the Board of Commissioners' supervisory duties and the management of the Company carried out by the Board of Directors, KAI runs a program to improve the competence of the Board of Commissioners and the Board of Directors, including those related to sustainable development and finance.

Nama / Name	Jabatan / Position	Jenis Pelatihan dan Materi Pelatihan / Types of Training and Training Materials	Waktu dan Tempat Pelaksanaan / Time and Place of Implementation	Penyelenggara / Organizers
DEWAN KOMISARIS / BOARD OF COMMISSIONERS				
Said Aqil Siroj	Komisaris Utama/ Independent / President / Independent Commissioner	Advanced Governance, Risk, and Compliance for Executives	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group
		Navigating & Supervising Business in The Perspective Of Scenario Analysis and Grc-Based Strategic Management	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group

Nama / Name	Jabatan / Position	Jenis Pelatihan dan Materi Pelatihan / Types of Training and Training Materials	Waktu dan Tempat Pelaksanaan / Time and Place of Implementation	Penyelenggara / Organizers
Rochadi	Komisaris Independen / Independent Commissioner	Navigating & Supervising Business in The Perspective Of Scenario Analysis and Grc-Based Strategic Management	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group
		Peran Strategis Komite Audit Dalam Mewujudkan Ranah Siber yang Aman / The Strategic Role of the Audit Committee in Realizing a Safe Cyber Space	Indonesia, 1 Agustus 2024 / Indonesia, August 1, 2024	Ikatan Komite Audit Indonesia / Indonesian Audit Committee Association
Diah Natalisa	Komisaris / Commissioner	Audit Commitees In New Era Governance	Amerika Serikat, 17-19 Juni 2024 / The United States of America, June 17-19, 2024	Harvard Bussiness School
		Advanced Governance, Risk, and Compliance for Executives	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group
		Navigating & Supervising Business in The Perspective Of Scenario Analysis and Grc-Based Strategic Management	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group
		The 3rd Lead In Asia Conference	Indonesia, 27-29 November 2024 / Indonesia, November 27-29, 2024	RMIT University
Chairul Anwar	Komisaris / Commissioner	Navigating & Supervising Business in The Perspective Of Scenario Analysis and Grc-Based Strategic Management	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group
		The 3rd Lead In Asia Conference	Indonesia, 27-29 November 2024 / Indonesia, November 27-29, 2024	RMIT University
Endang Tirtana	Komisaris Independen / Independent Commissioner	Navigating & Supervising Business in The Perspective Of Scenario Analysis and Grc-Based Strategic Management	Indonesia, 2 September 2024 / Indonesia, September 2, 2024	Sinergi Development Group
		The 3rd Lead In Asia Conference	Indonesia, 27-29 November 2024 / Indonesia, November 27-29, 2024	RMIT University
Johan Sirait	Komisaris Independen / Independent Commissioner	-	-	-
Sri Paduka Mangkoenagoro X	Komisaris / Commissioner	Audit Commitees In New Era Governance	Amerika Serikat, 17-19 Juni 2024 / The United States of America, June 17-19, 2024	Harvard Bussiness School
		The 3rd Lead In Asia Conference	Indonesia, 27-29 November 2024 / Indonesia, November 27-29, 2024	RMIT University
Mohamad Risal Wasa	Komisaris / Commissioner	-	-	-
DIREKSI / BOARD OF DIRECTORS				
Didiek Hartantyo	Direktur Utama / President Director	<i>Safety Leadership</i>	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		<i>QRGP</i>	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		<i>Assessment QRGP</i>	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
		<i>Business Blind Spots: Tacking Unseen Future Risks</i>	Indonesia, 17-18 Desember 2024 / Indonesia, December 17-18, 2024	Markplus Institute
Hadis Surya Palapa	Direktur Niaga / Managing Director of Commerce	<i>Safety Leadership</i>	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		<i>QRGP</i>	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		<i>Assessment QRGP</i>	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
		<i>CEO Academy</i>	Amerika Serikat, 12-13 November 2024 / The United States of America, November 12-13, 2024	Wharton Executive Education

Nama / Name	Jabatan / Position	Jenis Pelatihan dan Materi Pelatihan / Types of Training and Training Materials	Waktu dan Tempat Pelaksanaan / Time and Place of Implementation	Penyelenggara / Organizers
Awan Hermawan Purwadinata	Direktur Operasi / Managing Director of Operation	Safety Leadership	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		QRGP	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		Assessment QRGP	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
		Safety Training	Jepang, 21-25 Oktober 2024 / Japan, October 21-25, 2024	JR EAST
		CORPORATE GROWTH HACKS: Strategy for Scaling up Your Business	Indonesia, 31 Oktober-1 November 2024 / Indonesia, October 31 – November 1, 2024	Markplus Indonesia
Heru Kuswanto	Direktur Pengelolaan Prasarana / Managing Director of Infrastructure	Safety Leadership	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		Leading Digital Execution	Switzerland, 9 September 2024 / Switzerland, September 9, 2024	IMD Business School
		Special Directorship Program	Indonesia, 20-21 September 2024 / Indonesia, September 20-21, 2024	Indonesian Institute for Corporate Directorship (IICD)
		QRGP	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		Assessment QRGP	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
John Robertho	Direktur Perencanaan Strategis dan Pengelolaan Sarana / Managing Director of Strategic Planning and Rolling Stock	Safety Leadership	Indonesia, 16 Juli 2024 / July 16, 2024	Synergy Solutions
		ESG Fundamental	Indonesia, 17-19 September 2024 / Indonesia, September 17-19, 2024	CRMS
		QRGP	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		Assessment QRGP	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
		CORPORATE GROWTH HACKS: Strategy for Scaling up Your Business	Indonesia, 31 Oktober-1 November 2024 / Indonesia, October 31 – November 1, 2024	Markplus Indonesia
		Sertifikasi Kompetensi Manajemen Risiko Pengawasan Tata Kelola Risiko <i>Qualified Risk Governance Professional</i> / Risk Management Competency Certification Risk Governance Supervision <i>Qualified Risk Governance Professional</i>	Indonesia, 30 Oktober 2024 / Indonesia, October 30, 2024	Badan Nasional Sertifikasi Profesi / National Professional Certification Agency
		Certificate of Competence Risk Management QRGP	Indonesia, 30 Oktober 2024 / Indonesia, October 30, 2024	LSP MKS
		Pendidikan dan Pelatihan Persiapan Ujian Profesional Tata Kelola Risiko Berkualifikasi (<i>Qualified Risk Governance Professional</i>) / <i>Qualified Risk Governance Professional Exam Preparation Education and Training</i>	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP MKS
Dadan Rudiansyah	Direktur Keselamatan dan Keamanan / Managing Director of Safety and Security	Safety Leadership	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		Safety Leadership Level III	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solusi
		QRGP	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		Assessment QRGP	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
		CORPORATE GROWTH HACKS: Strategy for Scaling up Your Business	Indonesia, 31 Oktober 2024 / Indonesia, October 31, 2024	Markplus Indonesia
		Safety Training	Jepang, 21-25 Oktober 2024 / Japan, October 21-25, 2024	JR EAST

Nama / Name	Jabatan / Position	Jenis Pelatihan dan Materi Pelatihan / Types of Training and Training Materials	Waktu dan Tempat Pelaksanaan / Time and Place of Implementation	Penyelenggara / Organizers
Rosma Handayani	Direktur SDM dan Umum / Managing Director of Human Capital and General Affairs	<i>Safety Leadership</i>	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		<i>QRGP</i>	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		<i>Assessment QRGP</i>	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
		<i>Data for Decision Makers</i>	Australia, 12-13 November 2024 / Australia, November 12-13, 2024	Melbourne Business School
Rudi As Aturridha	Direktur Pengembangan Usaha dan Kelembagaan / Managing Director of Business Development and Institutional Relations	<i>Safety Leadership</i>	Indonesia, 16 Juli 2024 / Indonesia July 16, 2024	Synergy Solutions
		<i>Leading Digital Execution</i>	Switzerland, 9-13 September 2024 / Switzerland, September 9-13, 2024	IMD Business School
		<i>QRGP</i>	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		<i>Assessment QRGP</i>	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS
Salusra Wijaya	Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko / Managing Director of Finance and Risk Management	<i>Succeeding as a Strategic CFO</i>	Amerika Serikat, 6 Oktober 2024 / The United States of America, October 6, 2024	Harvard Bussiness School
		<i>QRGP</i>	Indonesia, 15 Oktober 2024 / Indonesia, October 15, 2024	LSP - MKS
		<i>Assessment QRGP</i>	Indonesia, 21 Oktober 2024 / Indonesia, October 21, 2024	LSP - MKS

PENILAIAN RISIKO ATAS PENERAPAN KEUANGAN BERKELANJUTAN [OJK E.3]

KAI berupaya untuk menerapkan praktik keuangan berkelanjutan secara maksimal agar dapat mencapai target yang ditetapkan. Namun tidak dipungkiri, pelaksanaan praktik keuangan berkelanjutan Perseroan dihadapkan pada situasi ketidakpastian dan faktor risiko yang dapat berdampak terhadap kinerja Perseroan maupun pengambilan keputusan manajemen. Untuk mengatasi hal tersebut, KAI telah memetakan risiko dan mengimplementasikan sistem manajemen risiko yang secara mendasar berperan penting dalam keseluruhan penerapan praktik keuangan berkelanjutan, sesuai regulasi dan standar penerapan terbaik yang berlaku.

Sistem Manajemen Risiko

KAI mengimplementasikan sistem manajemen risiko yang merujuk pada ISO 31000:2018 *Risk Management – Guidelines*, mencakup sejumlah tahapan, yaitu:

- (1) Kegiatan komunikasi dan konsultasi
- (2) Penetapan ruang lingkup, konteks dan kriteria, asesmen risiko meliputi identifikasi risiko, analisis risiko, dan evaluasi risiko
- (3) Mitigasi risiko
- (4) Monitoring dan *review*, serta
- (5) Pencatatan dan pelaporan terkait risiko-risiko bisnis.

RISK ASSESSMENT OF SUSTAINABLE FINANCE IMPLEMENTATION [OJK E.3]

KAI strives to implement sustainable finance practices optimally to achieve established targets. However, the Company acknowledges that implementing sustainable finance practices faces uncertainties and risk factors that may impact Company performance and management decision-making. To address this, KAI has mapped risks and implemented a risk management system that plays a fundamental role in the overall implementation of sustainable finance practices, in accordance with applicable regulations and best practice standards.

Risk Management System

KAI implements a risk management system referring to ISO 31000:2018 *Risk Management – Guidelines*, covering several stages:

- (1) Communication and consultation activities
- (2) Establishing scope, context and criteria, risk assessment including risk identification, risk analysis, and risk evaluation
- (3) Risk mitigation
- (4) Monitoring and review, and
- (5) Recording and reporting of business risks

Pengelolaan risiko atas penerapan keuangan berkelanjutan dijalankan dengan berfokus pada aspek ekonomi, lingkungan, dan sosial. Pada aspek ekonomi, KAI melakukan pengelolaan risiko investasi/non investasi dan risiko operasional melalui upaya mitigasi dengan monitoring risiko secara berkala, baik yang dilakukan secara manual maupun melalui penggunaan sistem informasi manajemen risiko yaitu aplikasi SMARTKA. Pada aspek lingkungan, KAI melakukan upaya-upaya mitigasi dengan menyusun desain perencanaan/ kebijakan (proyek, investasi, proses bisnis, risiko terkait hukum dan sebagainya) antara lain dengan memberikan pengembangan wawasan kepada *risk owner* dalam melakukan pengelolaan risiko lingkungan. Sementara pada aspek sosial, khususnya terkait risiko keselamatan, KAI menerapkan manajemen risiko keselamatan di daerah dan pengembangan HIRADC (*Hazard Identification Risk Assessment and Determining Control*) melalui implementasi IBPR (Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko) menggunakan aplikasi yang terintegrasi dengan sistem informasi manajemen risiko (Aplikasi SMARTKA).

Risk management for sustainable finance implementation focuses on economic, environmental, and social aspects. On economic aspect, KAI manages investment/non-investment and operational risks through mitigation efforts with regular risk monitoring, conducted both manually and through the SMARTKA risk management information system application. On environmental aspect, KAI implements mitigation efforts by developing planning/ policy designs (projects, investments, business processes, legal risks, etc.), including providing insight development to risk owners in managing environmental risks. On social aspect, particularly regarding safety risks, KAI implements safety risk management in operational areas and develops HIRADC (Hazard Identification Risk Assessment and Determining Control) through the implementation of IBPR (Hazard Identification, Assessment and Risk Control) using applications integrated with the risk management information system (SMARTKA Application).

Identifikasi Risiko Environmental Social Governance (ESG) KAI

KAI telah melakukan identifikasi melalui pendekatan *Environment, Social, and Governance* (ESG) terhadap risiko-risiko yang dihadapi, dengan hasil sebagai berikut:

Identification of KAI's Environmental Social Governance (ESG) Risks

KAI has conducted identification through the Environment, Social, and Governance (ESG) approach to the risks faced, with the following results:

Aspek / Aspect	Risiko dan Dampak dari Operasional / Risk and Impact of Operations	Pengaruh pada Pemangku Kepentingan / Impact on Stakeholders	Mitigasi Risiko / Risk Mitigation
Lingkungan / Environment	Risiko bencana alam dan perubahan iklim dapat mengganggu operasional bisnis yaitu keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api sehingga berpotensi memberikan dampak negatif terhadap kinerja keuangan dan keuntungan, prospek usaha, serta harga pasar surat berharga / The risk of natural disasters and climate change can disrupt business operations, namely the safety and smoothness of train travel, so that it has the potential to have a negative impact on financial performance and profits, business prospects, and market prices of securities	Pelanggan, Masyarakat, Pekerja / Customers, Business Society, Employee Mitra, Manajemen, Partners, Management	Melakukan pengecekan berkala setiap hari terhadap infrastruktur / Conducting daily periodic checks on infrastructure
Sosial / Social	Gangguan stabilitas politik, gejolak sosial, dan keamanan, baik di lingkup domestik maupun internasional, yang diakibatkan oleh isu-isu spesifik, seperti krisis geopolitik, perang dagang, dan lain sebagainya yang berdampak negatif bagi pertumbuhan bisnis, operasi, keadaan keuangan, hasil usaha, rantai pasok alat produksi / Disruption of political stability, social unrest, and security, both domestically and internationally, caused by specific issues, such as geopolitical crises, trade wars, and so on, which have a negative impact on business growth, operations, financial conditions, business results, supply chains of production equipment	Pelanggan, Masyarakat, Pekerja / Customers, Business Society, Employee Mitra, Manajemen, Partners, Management	Monitoring pengaruh gejolak sosial politik terhadap rantai pasok alat produksi / Monitoring the impact of socio-political uproar on the supply chain of production equipment Memperluas cakupan pangsa pasar baru mencari kemungkinan pangsa pasar baru, yang dapat menjadi alternatif pemasukan baru bagi perusahaan / Expanding the scope of new market share, looking for the possibility of new market share, which can be an alternative source of new income for the Company

Aspek / Aspect	Risiko dan Dampak dari Operasional / Risk and Impact of Operations	Pengaruh pada Pemangku Kepentingan / Impact on Stakeholders	Mitigasi Risiko / Risk Mitigation
	Risiko pemogokan kerja membawa dampak bagi pekerja dan perusahaan. Bagi perusahaan berdampak pada gangguan produksi, kerugian finansial dan dampak negative pada reputasi. Sedangkan bagi pekerja berdampak pada kehilangan upah, potensi PHK, dan bahkan masalah hukum jika pemogokan tidak sah. / The risks of strikes impact both workers and companies. For companies, they can result in production disruptions, financial losses, and negative reputational impacts. For workers, they can result in lost wages, potential layoffs, and even legal issues if the strike is unlawful.		- Memetakan faktor-faktor yang dapat memicu pemogokan, seperti ketidakpuasan pekerja terhadap upah, kondisi kerja, atau kebijakan Perusahaan. / Map the factors that could trigger a strike, such as worker dissatisfaction with wages, working conditions, or company policies. - Identifikasi unit atau entitas yang paling rentan terhadap pemogokan, berdasarkan tingkat kepuasan pekerja dan potensi konflik. / Identify the units or entities most vulnerable to a strike, based on worker satisfaction levels and potential conflict. - Komunikasi yang efektif antara manajemen dan pekerja untuk mengatasi keluhan dan kekhawatiran. / Effective communication between management and workers to address grievances and concerns.
	Risiko penyerobotan lahan memiliki dampak hukum dan sosial. Secara pelaku, penyerobotan dapat dijerat pidana dengan pasal-pasal dalam KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) dan UU terkait pertanahan, seperti Pasal 385 KUHP dan Pasal 6 ayat (1) Perppu No. 51 Tahun 1960. Selain itu, penyerobotan juga dapat menimbulkan sengketa perdata yang melibatkan gugatan atas dasar perbuatan melawan hukum. Secara sosial, penyerobotan lahan dapat memicu konflik antar warga, menciptakan ketidakpercayaan, dan merugikan pemilik sah tanah. / The risk of land grabbing has legal and social impacts. As a perpetrator, land grabbing can be subject to criminal penalties under articles in the Criminal Code (KUHP) and land laws, such as Article 385 of the Criminal Code and Article 6 paragraph (1) of Perppu No. 51 of 1960. In addition, land grabbing can also give rise to civil disputes involving lawsuits based on unlawful acts. Socially, land grabbing can trigger conflict between residents, create distrust, and harm the legitimate landowners.		- Pensertipikatan lahan untuk mengurangi risiko penyerobotan. / Land certification to reduce the risk of encroachment. - Pengamanan fisik berupa pemasangan pagar, batas kepemilikan, dan system keamanan untuk pencegahan akses tidak sah ke lahan. / Physical security in the form of installing fences, property boundaries, and security systems to prevent unauthorized access to the land.
Tata Kelola / Governance	Risiko perubahan regulasi Indonesia atau Internasional yang berdampak terhadap bisnis, kondisi keuangan, kinerja operasional, dan prospek usaha / Risk of changes in Indonesian or international regulations that have an impact on business, financial conditions, operational performance, and business prospects	Pelanggan, Masyarakat, Mitra, Manajemen / Customers, Business Partners, Society, Management	Analisis dampak rencana regulasi terhadap industri transportasi secara umum dan khususnya perkeretaapian / Analysis of the impact of regulatory plans on the transportation industry in general and railways in particular
Ekonomi / Economy	Potensi risiko peningkatan biaya operasional, terjadinya gangguan perjalanan, dan hilangnya kepercayaan pelanggan. Selain itu, banjir, kekeringan, dan angin kencang dapat merusak infrastruktur kereta api, menyebabkan gangguan operasional, dan menaikkan biaya pemeliharaan. Perubahan pola curah hujan dapat menyebabkan erosi tanah, yang dapat merusak jalur kereta api. / Potential risks include increased operating costs, disruption to travel, and loss of customer confidence. In addition, floods, droughts, and high winds can damage rail infrastructure, causing operational disruptions and increasing maintenance costs. Changes in rainfall patterns can cause soil erosion, which can damage rail lines.	Pelanggan, Masyarakat, Mitra, Manajemen / Customers, business partners, society	Menerapkan early warning system terutama pada wilayah-wilayah yang rawan bencana dan secara signifikan mengganggu operasional perjalanan kereta api, sehingga dapat meminimalisasi kerugian / Implementing an early warning system, especially in disaster-prone areas and areas that significantly disrupt train operations, can minimize losses.
	Perubahan dan tambahan pada regulasi pemerintah terkait keberlanjutan yang berpotensi dapat mempengaruhi operasi KAI. / Changes and additions to government regulations related to sustainability could potentially impact KAI's operations.		- Memonitor perubahan dan tambahan regulasi dari pemerintah secara proaktif dan menganalisa implikasi potensialnya terhadap operasi Perusahaan. / Proactively monitor changes and additions to government regulations and analyze their potential implications on the Company's operations. - Mengalokasikan sumber daya yang cukup untuk memastikan kepatuhan penuh terhadap peraturan yang ada dan mempersiapkan Perusahaan untuk perubahan yang mungkin terjadi. / Allocate sufficient resources to ensure full compliance with existing regulations and prepare the Company for potential changes.

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

Perubahan iklim menyebabkan peningkatan suhu global, perubahan pola curah hujan, serta terjadinya peristiwa cuaca ekstrem seperti banjir, kekeringan, dan badai. Perubahan iklim tidak hanya berdampak pada lingkungan

Financial Implications, Risks and Opportunities from Climate Change [GRI 201-2]

Climate change causes global temperature increases, rainfall pattern changes, and extreme weather events like floods, droughts, and storms. These changes impact not only the natural environment but also economies and business

alam, tetapi juga pada ekonomi dan operasional bisnis, termasuk operasional bisnis KAI yang memiliki kemungkinan menghadirkan implikasi fisik dan finansial. Atas dasar itu, Perseroan melakukan pengelolaan risiko terkait iklim secara menyeluruh dan melakukan strategi dalam mengatasi risiko yang berpotensi terjadi.

Pengelolaan Manajemen Risiko Terkait Iklim

Perseroan menjalankan pengelolaan manajemen risiko terkait iklim secara terintegrasi. Sebagai organ perusahaan yang bertanggung jawab atas pengelolaan perusahaan, Direksi bertanggung jawab secara menyeluruh terhadap implementasi sistem manajemen risiko Perseroan, termasuk risiko terkait iklim. Direktur Utama bertugas memantau risiko dan peluang terkait iklim, dan pengambilan keputusan utama terkait langkah-langkah mitigasi risiko.

Perseroan telah berupaya untuk mengelola risiko terkait iklim agar tidak memberikan dampak negatif terhadap kinerja operasional dan keuangan Perseroan. Dalam mengelola risiko terkait iklim, Perseroan menjalankan program sesuai dengan arahan dari KBUMN. Pr 31 Desember 2024, pengelolaan risiko terkait iklim dijalankan oleh Direktur Utama dibantu oleh Divisi Corporate Social Responsibility dan Divisi Manajemen Risiko, dengan uraian tanggung jawab sebagai berikut:

Jabatan / Position	Tanggung Jawab Terhadap Iklim / Climate Responsibility
Direktur Utama / President Director	Memiliki tanggung jawab secara keseluruhan untuk mengawasi risiko dan peluang terkait iklim dan pengambilan keputusan terkait mitigasi risiko. / Responsible for overseeing climate-related risks and opportunities and decision-making regarding risk mitigation.
Divisi Manajemen Risiko / Risk Management Division	Mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko terkait dengan perubahan iklim yang dapat berdampak pada perusahaan. Tanggung jawab ini berupa mitigasi untuk menghadapi dampak perubahan iklim / Identifying, evaluating and managing risks related to climate change that may impact the company. This responsibility is in the form of mitigation to deal with the impacts of climate change.
Subdivision of Corporate Social Responsibility	Melaksanakan program KAI Go Green berupa kegiatan penanaman pohon di seluruh wilayah operasional KAI dan wilayah penyangga/pendukung operasional, non operasi maupun kawasan sekitarnya, sesuai dengan program prioritas. / Implementing the KAI Go Green program in the form of tree planting activities in all KAI operational areas and operational, non-operational and surrounding buffer/support areas, in accordance with priority programs.

Identifikasi Risiko Terkait Iklim

Untuk mengatasi risiko perubahan terkait iklim, KAI secara berkala melakukan identifikasi terhadap bahaya, penilaian, dan pengendalian risiko akibat perubahan iklim. Berdasarkan laporan evaluasi kinerja tahun 2024, terdapat 88 kejadian gangguan perjalanan kereta api yang diakibatkan oleh kejadian alam akibat perubahan iklim seperti genangan air, banjir, angin, pohon tumbang dan longsor.

Perubahan iklim dapat berdampak signifikan pada operasional kereta api, seperti melengkungnya rel akibat panas ekstrem, banjir yang merusak infrastruktur, dan perubahan pola cuaca yang menghambat perjalanan.

operations, including KAI's operations which may face physical and financial implications. Therefore, the Company implements comprehensive climate risk management and strategies to address potential risks.

Climate Risk Management

The Company conducts integrated climate risk management. As the corporate organ responsible for company management, the Board of Directors has overall responsibility for implementing the Company's risk management system, including climate-related risks. The President Director monitors climate-related risks and opportunities and makes key decisions about mitigation measures.

The Company strives to manage climate-related risks to ensure that they do not negatively affect its operational and financial performance. In this effort, the Company implements programs in line with the guidance of KBUMN. By December 31, 2024, the management of climate-related risks will be overseen by the President Director, with support from the Corporate Social Responsibility Division and the Risk Management Division. Below is a description of their respective responsibilities:

Climate Risk Identification

To address climate-related risks, KAI regularly conducts identification, assessment, and control of climate change risks. According to the 2024 performance evaluation report, there were 88 incidents of train disruptions caused by natural events linked to climate change, including waterlogging, flooding, strong winds, fallen trees, and landslides.

Climate change can significantly impact train operations. For example, extreme heat can cause rail bending, while flooding can damage infrastructure, and shifting weather patterns can hinder travel.

Mitigasi risiko perubahan iklim adalah tindakan untuk mengurangi atau mencegah dampak negatif dari perubahan iklim. Mitigasi Risiko Perubahan Iklim diantaranya:

1. Mengurangi Emisi Gas Rumah Kaca

- Penggunaan energi yang lebih efisien dengan menggunakan energi terbarukan, seperti energi surya atau angin.
- Mengurangi penggunaan kendaraan bermotor melalui penggunaan mobil yang ramah lingkungan atau gunakan teknologi hybrid.
- Mengurangi pemakaian bahan bakar fosil.
- Mengelola sampah dengan menerapkan proses pemisahan sampah, daur ulang, dan mengurangi penggunaan plastik.

2. Meningkatkan Penyerapan Karbon

- Penanaman pohon. Penanaman pohon untuk menyerap karbon dioksida dari atmosfer.
- Penggunaan pupuk organik. Upaya ini dapat membantu meningkatkan kesuburan tanah dan kemampuan menyerap karbon.

3. Mengembangkan Teknologi Baru

- Teknologi penangkapan karbon. Teknologi ini dapat membantu menyerap karbon dioksida dari emisi industri.
- Teknologi energi terbarukan. Teknologi ini dapat membantu mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil.
- Teknologi pemantauan iklim. Teknologi ini dapat membantu memprediksi perubahan iklim dan dampak-dampaknya.

4. Adaptasi

- Infrastruktur yang tahan terhadap bencana, seperti banjir, kekeringan, dan angin topan.
- Pengembangan Sistem Peringatan Dini. Peringatan dini dapat membantu unit terkait untuk mempersiapkan tim dan fasilitas kerja dalam menghadapi bencana alam.

Selain itu, sebagai bentuk nyata penerapan prinsip ESG, KAI telah menyediakan layanan transportasi berkelanjutan, yang berfokus pada dua aspek, yaitu penerapan prinsip berkelanjutan dan program dekarbonisasi yang terus dijalankan. Upaya ini sejalan dengan visi baru Perseroan, *"Driving Sustainable Transportation, Enhancing People's Lives"*.

Climate change risk mitigation involves actions to reduce or prevent the negative impacts of climate change. Key strategies include:

1. Reducing Greenhouse Gas Emissions

- More efficient energy use by harnessing renewable sources such as solar or wind energy.
- Decreasing reliance on motorized vehicles by promoting environmentally friendly options and hybrid technology.
- Reducing the use of fossil fuels.
- Managing waste effectively through processes like waste separation, recycling, and minimizing plastic use.

2. Increasing Carbon Absorption

- Planting trees to absorb carbon dioxide from the atmosphere.
- Utilizing organic fertilizers to enhance soil fertility and its carbon absorption capacity.

3. Developing New Technology

- Implementing carbon capture technology to absorb carbon dioxide from industrial emissions.
- Advancing renewable energy technologies to lessen dependence on fossil fuels.
- Establishing climate monitoring technologies to predict climate change and its impacts.

4. Adaptation

- Creating disaster-resistant infrastructure designed to withstand floods, droughts, and hurricanes.
- Developing an Early Warning System to prepare relevant teams and facilities for impending natural disasters.

As a tangible example of its commitment to ESG (Environmental, Social, and Governance) principles, KAI has prioritized sustainable transportation services, focusing on two main areas: the application of sustainable practices and an ongoing decarbonization program. This effort aligns with the Company's new vision, *"Driving Sustainable Transportation, Enhancing People's Lives."*

Lebih lanjut, KAI telah melakukan identifikasi risiko dan peluang yang terkait dengan perubahan iklim dengan menggunakan pendekatan TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*). Melalui metode ini, KAI dapat memahami risiko dan peluang perubahan iklim, serta mengembangkan strategi untuk mengelola dampak perubahan iklim dan memastikan keberlanjutan bisnisnya di masa depan.

Additionally, KAI has identified climate-related risks and opportunities using the TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*) approach. Through this method, KAI can understand climate change risks and opportunities, and develop strategies to manage climate change impacts and ensure future business sustainability.

Risiko Fisik

Physical Risk

Risiko Fisik / Physical Risk	Risiko dan Dampak dari Operasional / Risks and Impacts of Operations	Mitigasi / Mitigation
Risiko Kronis / Chronic Risk	Banjir / Flood Risiko yang terjadi saat curah hujan ekstrem melebihi kapasitas saluran air atau sistem drainase, menyebabkan genangan air yang dapat mengganggu operasional jalur rel dan stasiun. Hal ini dapat mengakibatkan penundaan atau pembatalan perjalanan kereta api serta kerusakan pada infrastruktur stasiun dan rel. / The risk occurs when extreme rainfall exceeds the capacity of water channels or drainage systems, causing waterlogging that can disrupt rail and station operations. This can result in delays or cancellations of trains and damage to station and track infrastructure.	- Peningkatan sistem drainase dan saluran air di sekitar jalur rel dan stasiun untuk mengurangi risiko genangan air. / Improvement of drainage and water channels around the railway line and stations to reduce the risk of waterlogging. - Monitoring curah hujan secara real-time dan peringatan dini terhadap potensi banjir untuk mengambil langkah-langkah pencegahan yang sesuai. / Real-time rainfall monitoring and early warning of potential flooding to take appropriate preventive measures. - Pembangunan tanggul untuk melindungi jalur rel dari genangan air yang tinggi. / Construction of embankments to protect the railway line from high waterlogging.
	Tanah Longsor / Landslide Risiko yang terjadi karena hujan deras dan perubahan topografi yang merusak jalur rel atau infrastruktur KAI. Tanah longsor dapat menutup jalur rel, menyebabkan terganggunya layanan kereta api, bahkan menimbulkan bahaya bagi keamanan dan keselamatan penumpang dan pekerja. / Risks that occur due to heavy rain and topographic changes that damage railway lines or KAI infrastructure. Landslides can block railway lines, disrupt train services, and even pose a danger to the safety and security of passengers and workers.	- Pemantauan kondisi geologis dan topografi di sepanjang jalur rel untuk mendeteksi potensi tanah longsor. / Monitoring geological and topographic conditions along the railway line to detect potential landslides. - Pemeliharaan vegetasi di sekitar jalur rel untuk mengurangi erosi tanah dan menguatkan lereng. / Maintaining vegetation around the railway line to reduce soil erosion and strengthen slopes.
	Badai dan Topan / Storms and Typhoons Risiko seperti angin kencang, hujan lebat, dan gelombang tinggi yang terjadi selama badai atau topan dapat menyebabkan kerusakan serius pada rel, stasiun, dan fasilitas KAI. Hal ini dapat mengganggu operasional, bahkan menyebabkan penundaan perjalanan atau pembatalan layanan kereta api. / Risks such as strong winds, heavy rain, and high waves during storms or typhoons can cause severe damage to KAI's tracks, stations, and facilities. This can disrupt operations, leading to delays or cancellations of train services.	- Penguatan infrastruktur jalur rel dan stasiun agar lebih tahan terhadap angin kencang. / Reinforcement of rail infrastructure and stations to be more resistant to strong winds. - Pemeliharaan vegetasi di sekitar jalur rel untuk mengurangi erosi tanah dan menguatkan lereng. / Maintaining vegetation around rail lines to reduce soil erosion and strengthen slopes.
Risiko Kronis / Chronic Risk	Peningkatan Suhu / Rising Temperatures Pemanasan global menyebabkan suhu udara secara keseluruhan meningkat, yang dapat mengakibatkan suhu pada jalur rel juga naik. Peningkatan suhu tersebut dapat menyebabkan kerusakan pada infrastruktur rel dan menurunkan keandalan layanan, misalnya, dengan memicu peristiwa seperti penyusutan rel atau pelengkungan jalur. / Global warming causes overall air temperatures to rise, which can cause temperatures on rail lines to rise as well. These rising temperatures can cause damage to rail infrastructure and reduce service reliability, for example, by triggering events such as rail shrinkage or track bending.	Melakukan perawatan rutin pada infrastruktur rel, termasuk pengecekan reguler terhadap kondisi rel dan struktur lainnya untuk memastikan keandalan dan keselamatan operasional. / Conducting regular maintenance on rail infrastructure, including regular checks on the condition of rails and other structures to ensure operational reliability and safety.
Risiko Kronis / Chronic Risk	Perubahan Curah Hujan / Changes in Rainfall Perubahan pola hujan dapat menyebabkan banjir yang lebih sering atau kekeringan, yang dapat mempengaruhi pasokan air untuk keperluan operasional KAI. Dimana banjir dapat merusak jalur rel, stasiun, dan fasilitas lainnya, sementara kekeringan dapat mempengaruhi ketersediaan air untuk operasi. / Changes in rainfall patterns can lead to more frequent flooding or droughts, which can affect the water supply for KAI's operational needs. Floods can damage rail lines, stations, and other facilities, while droughts can affect the availability of water for operations.	- Meningkatkan sistem drainase dan saluran air di sepanjang jalur rel untuk meminimalkan risiko banjir akibat curah hujan ekstrem. / Improving drainage and water channels along the railway line to minimize the risk of flooding due to extreme rainfall. - Menggunakan sistem pemantauan cuaca untuk mendeteksi potensi hujan deras sehingga dapat mengambil tindakan pencegahan lebih awal. / Using weather monitoring systems to detect potential heavy rainfall so that preventive measures can be taken early.
	Peningkatan Kejadian / Increased Extreme Weather Frequency Cuaca Ekstrem Perubahan iklim dapat menyebabkan peningkatan frekuensi atau intensitas cuaca ekstrem, seperti badai, topan, atau hujan deras, yang dapat mengganggu operasi KAI dan menyebabkan kerusakan infrastruktur. / Climate change may lead to an increase in the frequency or intensity of extreme weather events, such as storms, typhoons, or heavy rainfall, which may disrupt KAI operations and cause damage to infrastructure.	- Mempersiapkan rencana evakuasi dan penyelamatan yang bekerjasama dengan pihak berwenang setempat untuk mengatasi situasi darurat akibat cuaca ekstrem. / Preparing evacuation and rescue plans in collaboration with local authorities to address emergency situations due to extreme weather. - Menerapkan sistem pemantauan cuaca yang canggih untuk mendeteksi dan memantau kejadian cuaca ekstrem sehingga dapat memberikan peringatan dini kepada petugas operasional. / Implementing a sophisticated weather monitoring system to detect and monitor extreme weather events so as to provide early warning to operational personnel.

Risiko Transisi

Transition Risk

Risiko Transisi / Transition Risk	Risiko dan Dampak dari Operasional / Risks and Impacts of Operations	Mitigasi / Mitigation
Risiko Reputasi / Reputation Risk	KAI menghadapi risiko reputasi terkait dengan kecelakaan, keterlambatan layanan, atau masalah lainnya yang dapat mempengaruhi persepsi publik terhadap keamanan dan kualitas layanan perusahaan. / KAI faces reputational risks related to accidents, service delays, or other issues that may affect public perception of the Company's safety and service quality.	- Memperkuat fokus pada keselamatan dan kualitas layanan untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan keterlambatan. / Strengthening the focus on safety and service quality to minimize the risk of accidents and delays. - Melakukan komunikasi terbuka dan transparan dengan pelanggan dan masyarakat untuk memberikan pemahaman yang jelas tentang tindakan yang diambil untuk meningkatkan layanan dan keselamatan. / Conducting open and transparent communication with customers and the community to provide a clear understanding of the actions taken to improve service and safety. - Menerapkan program pelatihan dan pengawasan yang ketat untuk meningkatkan kesadaran dan akuntabilitas dalam praktik operasional. / Implementing a rigorous training and supervision program to increase awareness and accountability in operational practices.
Risiko Pasar / Market Risk	Perubahan dalam preferensi atau kebutuhan pasar terhadap transportasi dapat mempengaruhi permintaan terhadap layanan KAI. Misalnya, naiknya minat dalam transportasi massal, atau perkembangan baru dalam teknologi transportasi dapat mempengaruhi jumlah penumpang atau kargo yang diangkut oleh KAI. Risiko ini meliputi ketidakpastian terkait dengan permintaan pasar, persaingan yang meningkat, dan perubahan dalam lingkungan bisnis eksternal. / Changes in market preferences or needs for transportation may affect demand for KAI services. For example, increased interest in mass transportation, or new developments in transportation technology may affect the number of passengers or cargo carried by KAI. These risks include uncertainties related to market demand, increased competition, and changes in the external business environment.	- Melakukan analisis pasar yang komprehensif untuk memahami tren, preferensi, dan kebutuhan pelanggan potensial. / Conducting comprehensive market analysis to understand trends, preferences and needs of potential customers. - Diversifikasi layanan dan jaringan rute untuk mengurangi ketergantungan pada segmen pasar tertentu. / Diversifying services and route networks to reduce dependence on specific market segments. - Berinovasi dalam pengembangan layanan baru atau peningkatan efisiensi operasional untuk meningkatkan daya saing perusahaan di pasar yang berubah-ubah. / Encouraging innovating in developing new services or improving operational efficiency to enhance the Company's competitiveness in a changing market.
Risiko Hukum & Kebijakan / Legal & Policy Risk	Perubahan dalam regulasi pemerintah terkait dengan industri perkeretaapian dan isu keberlanjutan dapat mempengaruhi operasi KAI. / Changes in government regulations related to the railway industry and sustainability issues may affect KAI's operations.	- Memantau perubahan regulasi secara proaktif dan menyelidiki implikasi potensialnya terhadap operasi perusahaan. / Proactively monitoring regulatory changes and investigate their potential implications on the Company's operations. - Mengalokasikan sumber daya yang cukup untuk memastikan kepatuhan penuh terhadap peraturan yang ada dan mempersiapkan perusahaan untuk perubahan yang mungkin terjadi. / Allocating sufficient resources to ensure full compliance with existing regulations and prepare the Company for potential changes.
Risiko Teknologi / Technology Risk	KAI mungkin mengalami kesulitan dalam mengintegrasikan sistem kereta yang lebih canggih atau mengadopsi teknologi yang lebih ramah lingkungan. Risiko ini meliputi biaya tinggi untuk investasi dalam teknologi baru, kesulitan dalam mentransformasikan infrastruktur yang ada, dan potensi gangguan operasional selama periode transisi. / KAI may experience difficulties in integrating more advanced train systems or adopting more environmentally friendly technologies. These risks include high costs for investment in new technologies, difficulties in transforming existing infrastructure, and potential operational disruptions during the transition period.	- Melakukan evaluasi teknologi secara teratur untuk mengidentifikasi solusi yang paling cocok dengan kebutuhan operasional dan strategi jangka panjang perusahaan. / Conducting regular technology evaluations to identify solutions that best fit the Company's operational needs and long-term strategy. - Melakukan investasi dalam pelatihan pekerja untuk memastikan pemahaman yang mendalam tentang teknologi baru yang diadopsi. / Investing in employee training to ensure a deep understanding of new technologies adopted.

Risiko Peluang

Opportunity Risk

Sektor / Sector	Risiko / Risks
Peningkatan Transportasi Ramah Lingkungan / Increasing Demand for Green Transportation	Dengan peningkatan kesadaran akan dampak lingkungan dari transportasi berbasis bahan bakar fosil, ada peluang bagi KAI untuk menjadi pilihan utama dalam transportasi massal yang lebih ramah lingkungan, terutama untuk perjalanan jarak menengah dan jauh. / With increasing awareness of the environmental impacts of fossil fuel-based transportation, there is an opportunity for KAI to become the preferred choice for more environmentally friendly mass transportation, especially for medium and long-distance travel.
Pengembangan Infrastruktur dan Layanan Hijau / Development of Green Infrastructure and Services	KAI dapat memanfaatkan kesempatan untuk mengembangkan infrastruktur yang lebih hijau, seperti penggunaan energi terbarukan untuk operasi, pembangunan stasiun kereta ramah lingkungan, dan peningkatan layanan kereta api yang efisien dan berkelanjutan. / KAI can take advantage of the opportunity to develop greener infrastructure, such as the use of renewable energy for operations, the construction of environmentally friendly train stations, and the improvement of efficient and sustainable train services.
Kemitraan untuk Inovasi / Partnerships for Innovation	KAI dapat menjalin kemitraan dengan perusahaan teknologi dan inovasi untuk mengembangkan solusi transportasi yang lebih efisien, termasuk penggunaan teknologi cerdas untuk manajemen lalu lintas, optimasi rute, dan pengurangan emisi. / KAI can partner with technology and innovation companies to develop more efficient transportation solutions, including the use of smart technology for traffic management, route optimization, and emission reduction.

Sektor / Sector	Risiko / Risks
Peningkatan Keterlibatan Masyarakat / Enhanced Community Engagement	KAI dapat memanfaatkan peluang untuk meningkatkan keterlibatan masyarakat dalam program-program lingkungan, seperti penanaman pohon, kampanye pengurangan sampah, dan program edukasi lingkungan, untuk memperkuat dukungan publik terhadap operasi perusahaan. / KAI can take advantage of the opportunity to increase community involvement in environmental programs, such as tree planting, waste reduction campaigns, and environmental education programs, to strengthen public support for the Company's operations.

Identifikasi Risiko Iklim Kepada Pemasok

KAI memahami bahwa perubahan iklim dapat berdampak terhadap kinerja operasional Perseroan, yang kemudian berimbas terhadap kinerja ekonomi Perseroan. Dalam mengatasi tantangan tersebut, Perseroan menetapkan identifikasi risiko iklim pada seluruh rantai pasok dengan merujuk pada kebijakan Peraturan Direksi nomor PER.U/KL. 104/III/2/KA-2024 tentang Pedoman Penerapan Manajemen Risiko terkait kelompok peristiwa Risiko Sosial dan Lingkungan. Terkait dengan pengelolaan pemasok, PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga telah memiliki Peraturan Direksi nomor PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022 tentang Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa. Kebijakan tersebut meliputi peningkatan pengendalian risiko dan implementasi SMK3L. Dengan demikian, para pemasok yang bekerja sama dengan Perseroan wajib mengutamakan prinsip-prinsip SMK3L (Sistem Manajemen Keamanan, Keselamatan, dan Lingkungan), termasuk melakukan mitigasi risiko terkait perubahan iklim sehingga dapat terjaga lingkungan kerja yang aman, sehat, dan ramah lingkungan, yang pada akhirnya dapat meningkatkan nilai tambah bagi Perseroan dan seluruh pemangku kepentingan.

Climate Risk Identification for Suppliers

KAI understands that climate change may impact the Company's operational performance, which subsequently affects economic performance. To address these challenges, the Company has established climate risk identification across its entire supply chain, guided by the Board of Directors Regulation number PER.U/KL. 104/III/2/KA-2024, which outlines the Guidelines for the Implementation of Risk Management related to Social and Environmental Risk events. In terms of supplier management, PT Kereta Api Indonesia (Persero) has established Board of Directors Regulation number PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022, which provides Guidelines for the Procurement of Goods and Services. This policy focuses on enhancing risk control and implementing the SMK3L (Security, Safety, and Environmental Management System). Consequently, suppliers collaborating with the Company are required to prioritize the principles of SMK3L, including the mitigation of climate-related risks. This approach ensures a safe, healthy, and environmentally friendly work environment, ultimately increasing added value to the Company and all its stakeholders.

Risiko / Risiko	Risiko dan Dampak dari Operasional / Risiko dan Dampak dari Operasional	Mitigasi / Mitigasi
Risiko Gangguan Kinerja Operasional / Operational Performance Disruption Risk	Perubahan iklim menyebabkan cuaca ekstrem seperti banjir, kekeringan dan badai yang dapat merusak infrastruktur kereta api dan akan mengakibatkan gangguan operasional perjalanan kereta api. Dampak lain adalah Perusahaan akan mengeluarkan biaya lebih besar untuk perbaikan infrastruktur yang rusak akibat bencana alam. / Climate change causes extreme weather such as floods, droughts and storms that can damage railway infrastructure and will disrupt railway operations. Another impact is that the Company will spend more money to repair infrastructure damaged by natural disasters.	- PT KAI berkoordinasi dengan PUPR/BBWS dalam mengantisipasi bencana alam akibat banjir. / PT KAI coordinates with PUPR/BBWS in anticipating natural disasters due to flooding. - Penggantian rel eksisting menjadi rel panjang secara berkala dengan sistem pengelasan <i>flash butt</i> dalam mengantisipasi cuaca panas, termasuk penggantian rel. / Periodic replacement of existing rails with long rails with a flash butt welding system in anticipation of hot weather, including rail replacement.
Risiko Ketidakpatuhan Peraturan / Regulatory Non-Compliance Risk	Ketidakpatuhan terhadap peraturan lingkungan seperti emisi gas buang, efek rumah kaca, limbah berbahaya dapat mengakibatkan perusahaan terkena sanksi dan denda yang signifikan dari pemerintah. / Non-compliance with environmental regulations such as exhaust emissions, greenhouse effects, hazardous waste can result in companies being subject to significant sanctions and fines from the government.	- Komitmen dan kepatuhan perusahaan terhadap peraturan perubahan iklim, seperti membangun pengolahan limbah di balai yasa, depo lokomotif, depo gerbong, depo kereta. / The Company's commitment and compliance with climate change regulations, such as building waste processing in the yard, locomotive depot, carriage depot, and train depot. - Meningkatkan kemampuan dalam menyesuaikan diri terhadap perubahan iklim. / Increasing the ability to adapt to climate change.

Risiko / Risiko	Risiko dan Dampak dari Operasional / Risiko dan Dampak dari Operasional	Mitigasi / Mitigasi
Risiko Ketidapatuhan terhadap ESG / ESG Non-Compliance Risk	Ketidapatuhan terhadap prinsip ESG dalam perubahan iklim dapat membawa risiko signifikan bagi perusahaan termasuk risiko reputasi. Terutama terkait isu lingkungan dapat merusak reputasi perusahaan di mata stakeholders sehingga menyebabkan hilangnya kepercayaan. / Non-compliance with ESG principles in climate change can carry significant risks for companies including reputational risks. Especially related to environmental issues can damage the company's reputation in the eyes of stakeholders, causing a loss of trust.	Penerapan prinsip ESG, terutama dalam konteks perubahan iklim, sangat penting untuk keberlanjutan bisnis. Perusahaan yang mengabaikan risiko ESG berpotensi mengalami kerugian finansial, reputasi, operasional, dan bahkan hukum. Oleh karena itu, perusahaan harus proaktif dalam mengelola risiko ESG dan berinvestasi dalam praktik bisnis berkelanjutan. / The application of ESG principles, especially in the context of climate change, is very important for business sustainability. Companies that ignore ESG risks have the potential to experience financial, reputational, operational, and even legal losses. Therefore, companies must be proactive in managing ESG risks and investing in sustainable business practices.
Risiko Keamanan / Security Risk	Perubahan iklim menimbulkan berbagai risiko keamanan, termasuk konflik sosial, ketahanan pangan yang terancam, sehingga timbul gangguan keamanan yang berpotensi mengganggu operasional perjalanan kereta api. Gangguan keamanan berupa pencurian rel, paku penambat, pencurian fasopka di emplasemen yang berpotensi menyebabkan kecelakaan kereta api (KKA). / Climate change poses various security risks, including social conflict, and threatened food security, resulting in security disturbances that have the potential to disrupt railway operations. Security disturbances in the form of theft of rails, anchor nails, as well as theft of operational railway facilities at the station yard which can potentially cause train accidents (KKA).	Perubahan iklim tidak hanya berdampak pada lingkungan, tetapi juga memiliki konsekuensi serius bagi keamanan dan keselamatan transportasi. Untuk itu, Perusahaan melakukan mitigasi sebagai berikut: / Climate change not only impacts the environment, but also has serious consequences for transportation safety and security. For this reason, the Company takes the following mitigation measures: 1. Pemasangan CCTV untuk monitoring pengamanan di wilayah emplasemen stasiun. / CCTV installation for security monitoring in the station yard area. 2. Penambahan tenaga pengamanan untuk patrol di wilayah operasional kereta api. / Adding security personnel to patrol in the railway operational area.

Metrik dan Target

KAI telah menetapkan target kinerja keberlanjutan yang terkait dengan iklim guna mengetahui keberhasilan strategi yang telah disusun melalui penyusunan *roadmap* ESG.

Metrics and Targets

KAI has established climate-related sustainability performance targets to evaluate the success of its formulated strategies.

Uraian / Description	Target / Target	Realisasi 2024 / 2024 Realization
Proporsi penggunaan energi terbarukan (dari total konsumsi bahan bakar) / Proportion of renewable energy usage (of total fuel consumption)	Maksimal 25% sumber energi (bahan bakar) yang digunakan berasal dari energi baru terbarukan (EBT) selama periode 2024–2028, terutama dari listrik, energi surya, dan biodiesel. / A maximum of 25% of energy sources (fuel) used originate from new renewable energy (EBT) during the 2024–2028 period, especially from electricity, solar energy, and biodiesel.	- Implementasi PLTS pada Gedung Jakarta Railway Center, 53 Stasiun KA, 3 Balai Yasa, 4 Griya Karya, dan 2 Kantor Daop/Divre. / Implementation of Solar Power Plants (PLTS) at the Jakarta Railway Center Building, 53 Train Stations, 3 Railway Workshops, 4 Engineer and Crews Lounges, and 2 Regional Operations Offices/Regional Divisions. - Panjang jalur elektrifikasi 622,06 km. / Length of electrification line 622.06 km.
Proporsi lokomotif, KRD dan pembangkit yang menggunakan EBT / Proportion of locomotives, Diesel Rail Trains, and generators using Renewable Energy	Maksimal 25% lokomotif dan kereta pembangkit menggunakan EBT selama 2024–2028. Dari total tersebut, 75% menggunakan energi listrik dan 25% menggunakan biodiesel atau EBT lainnya. / A maximum of 25% of locomotives and power trains use renewable energy during 2024–2028. Of the total, 75% use electricity and 25% use biodiesel or other renewable energy sources.	- Implementasi 100% Biofuel B35. / Implementation of 100% B35 Biofuel. - Panjang jalur elektrifikasi 622,06 km. / Length of electrification line 622.06 km.
Proporsi bangunan operasional yang menggunakan EBT / Proportion of operational buildings using Renewable Energy	Maksimal 10% bangunan (kantor, stasiun, gedung dinas) menggunakan EBT seperti panel surya, dengan kemampuan konversi listrik PLN hingga 5% selama 2024–2028. / A maximum of 10% of buildings (offices, stations, government buildings) use renewable energy such as solar panels, with PLN electricity conversion capacity of up to 5% during 2024–2028.	Implementasi PLTS pada Gedung Jakarta Railway Center, 53 Stasiun KA, 3 Balai Yasa, 4 Griya Karya, dan 2 Kantor Daop/Divre. / Implementation of Solar Power Plants in the Jakarta Railway Center Building, 53 Train Stations, 3 Railway Workshops, 4 Engineer and Crews Lounges, and 2 Regional Operations Offices/Regional Divisions.
Proporsi bangunan operasional yang bersertifikat <i>green building</i> / Proportion of operational buildings certified as green buildings	Maksimal 10% bangunan (kantor, stasiun dan gedung dinas lainnya) disertifikasi sebagai <i>green building</i> selama 2024–2028. / A maximum of 10% of buildings (offices, stations, and other official buildings) are certified as green buildings during 2024–2028.	Gedung Kantor LRT Jabodebek telah memperoleh Sertifikasi <i>Green Building</i> . Selain itu, telah dimulai <i>pilot project green building</i> bekerja sama dengan International Finance Corporation (IFC) melalui skema EDGE (<i>Excellence in Design for Greater Efficiencies</i>). / The Jabodebek LRT Office Building has obtained Green Building Certification. Additionally, a green building pilot project has been initiated in collaboration with the International Finance Corporation (IFC) through the EDGE (<i>Excellence in Design for Greater Efficiencies</i>) scheme.

Uraian / Description	Target / Target	Realisasi 2024 / 2024 Realization
Persentase penggunaan biofuel dari total konsumsi energi / Percentage of biofuel use from total energy consumption	Minimum 20% dari total konsumsi energi berasal dari clean energy (biofuel). / A minimum of 20% of total energy consumption originates from clean energy (biofuel)	- Implementasi 100% Biofuel B35. / Implementation of 100% B35 Biofuel. - Pelaksanaan uji coba penerapan Biofuel B40 untuk kereta api. / Implementation of trial application of B40 Biofuel for trains.s
Ketersediaan baseline dan rencana reduksi emisi gas rumah kaca / Availability of baseline and greenhouse gas emission reduction plan	Melakukan penghitungan baseline emisi dan menyusun rencana reduksi emisi secara terstruktur. / Conducting baseline emission calculations and prepare structured emission reduction plans.	- Perhitungan jejak karbon (Carbon Footprint) untuk KA Penumpang dan KA Barang. / Carbon Footprint calculation for Passenger Trains and Freight Trains. - Penilaian Life Cycle Assessment (LCA) KA Perkotaan (KRL) Jabodetabek kerjasama dengan Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN). / Life Cycle Assessment (LCA) of Jabodetabek Urban Trains (KRL) in collaboration with the National Research and Innovation Agency (BRIN).
Proporsi lokasi operasional bersertifikasi ISO 14001 / Proportion of operational locations certified as ISO:14001	Lebih dari 20% lokasi operasi memperoleh sertifikasi ISO 14001 (Sistem Manajemen Lingkungan). / More than 20% of operating sites have obtained ISO 14001 (Environmental Management System) certification.	Terdapat 4 (empat) lokasi operasi yang telah memperoleh sertifikasi ISO 14001 (Sistem Manajemen Lingkungan). / 4 (four) operational locations have obtained ISO 14001 (Environmental Management System) certification.
Program edukasi lingkungan dan pengelolaan dampak operasional / Environmental education programs and operational impact management	Melakukan edukasi mengenai Green Travel dan pengurangan plastik kepada pekerja, pemasok, tenant, dan konsumen (melalui Train Attendant). / Conducting education on Green Travel and plastic reduction to employees, suppliers, tenants, and consumers (through Train Attendants).	- Telah terbit Surat Edaran Direksi Nomor: SE.U/KL.403/VIII/2/KA-2024 tanggal 29 Agustus 2024 tentang Pembatasan Penggunaan Plastik Sekali Pakai dan Bahan yang Sulit Terurai. / Circular of Board of Directors Number: SE.U/KL.403/VIII/2/KA-2024 dated August 29, 2024, concerning Restrictions on the Use of Single-Use Plastics and Materials that are Difficult to Decompose has been issued. - Penggunaan material ramah lingkungan bagi penumpang, seperti kantong sampah kertas (waste bag) dan alat makan berbahan kayu (wooden cutlery), serta penyediaan fasilitas water station di 23 stasiun sebagai alternatif pengurangan konsumsi air minum dalam kemasan sekali pakai. / Usage of environmentally friendly materials for passengers, such as paper waste bags and wooden cutlery, as well as the provision of water station facilities at 23 stations as an alternative to reducing the consumption of drinking water in single-use packaging.
	Mengembangkan inisiatif pengelolaan kebisingan yang ditimbulkan dari kegiatan operasional. / Developing initiatives for managing noise generated from operational activities.	Implementasi sambungan harmonika (Corrugated Below) untuk pengurangan kebisingan di dalam kereta. / Implementation of Corrugated Below for noise reduction in trains.
Ketersediaan kebijakan terkait Hak Asasi Manusia (HAM) / Availability of policies related to Human Rights	Mengadopsi regulasi atau standar internasional seperti Konvensi International Labor Organization (ILO). ILO bertujuan untuk mempromosikan dan melindungi hak-hak pekerja serta memajukan kondisi kerja yang layak di seluruh dunia. / Adopting international regulations or standards such as the International Labor Organization (ILO) Convention. The ILO aims to promote and protect employees' rights and advance decent working conditions worldwide.	Telah terbit Komitmen Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: KL.504/X/5/KA-2024 tanggal 31 Oktober 2024 tentang Penerapan Hak Asasi Manusia. / The Commitment of Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: KL.504/X/5/KA-2024 dated October 31, 2024, concerning the Implementation of Human Rights has been issued.
Tingkat kepuasan dan retensi pekerja / Level of employee satisfaction and retention	Tingkat kepuasan pekerja >85%. / Employee satisfaction level >85%.	Tingkat kepuasan pekerja mencapai 4,28 dari skala 5. / The employee satisfaction level reached 4.28 out of 5.
	Tingkat turnover pekerja <3%. / Employee turnover rate <3%.	Tingkat turnover pekerja sebesar 0,80%. / The employee turnover rate was 0.80%.
Ketersediaan pedoman sosial untuk masyarakat lokal / Availability of social guidelines for local communities	Menyusun pedoman untuk identifikasi dan mekanisme konsultasi dengan masyarakat lokal. / Preparing guidelines for identification and consultation mechanisms with local communities.	Telah terbit Kebijakan Pemangku Kepentingan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggal 23 September 2024. / The Stakeholder Policy of PT Kereta Api Indonesia (Persero) was issued on September 23, 2024.
Proporsi lokasi operasional yang tersertifikasi ISO 45001 / Proportion of operational locations certified as ISO:45001	Minimal 10% lokasi operasional memperoleh sertifikasi ISO 45001 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja/K3). / A minimum of 10% of operational locations obtain ISO 45001 (Occupational Health and Safety/OHS) certification.	Terdapat 3 (tiga) lokasi yang memperoleh sertifikasi ISO 45001. / 3 (three) locations of locations have obtained ISO 45001 certification.
Jumlah fatalitas akibat kecelakaan kerja (pekerja dan kontraktor) / Number of fatalities due to work accidents (employees and contractors)	Jumlah fatalitas akibat kecelakaan kerja tidak melebihi 8 orang per tahun. / The number of fatalities due to work accidents does not exceed 8 people per year.	Tidak terdapat fatalitas akibat kecelakaan kerja. / No fatalities due to work accidents.
Ketersediaan sistem manajemen keselamatan kontraktor (CSMS) / Availability of contractor safety management system (CSMS)	Menyusun dokumen Contractor Safety Management System (CSMS) untuk pengelolaan keselamatan kontraktor yang bekerja di lingkungan PT KAI. / Preparing Contractor Safety Management System (CSMS) documents for managing the safety of contractors working in the PT KAI environment.	Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) tentang Pelaksanaan Contractor Safety Management System (CSMS) masih dalam proses pembahasan. / The Regulation of Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) concerning the Implementation of the Contractor Safety Management System (CSMS) is still under discussion.

Uraian / Description	Target / Target	Realisasi 2024 / 2024 Realization
Tingkat penguatan tata kelola keberlanjutan perusahaan / Level of strengthening of corporate sustainability governance	Membangun struktur organisasi Komite ESG yang jelas dan efektif, serta menentukan fungsi dan tanggung jawab setiap anggota untuk menghindari tumpang tindih dan memastikan akuntabilitas. / Building a clear and effective ESG Committee organizational structure, and determining the functions and responsibilities of each member to avoid overlapping and ensure accountability.	Pembentukan Subdivision of Sustainability di bawah Division of Corporate Strategic Planning, Monitoring, and Sustainability yang berada di Direktorat Perencanaan Strategis dan Pengelolaan Sarana (D4) berdasarkan Keputusan Sirkuler Direksi sebagai Pengganti Rapat Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: KL.310/VII/2/RH/KA-2024 tanggal 3 Juli 2024. / Establishment of the Subdivision of Sustainability under the Division of Corporate Strategic Planning, Monitoring, and Sustainability under the Directorate of Strategic Planning and Infrastructure Management (D4) based on the Circular of Board of Directors in Lieu of the Board of Directors Meeting of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number: KL.310/VII/2/RH/KA-2024 dated July 3, 2024.
	Melakukan Benchmarking terhadap Perusahaan Peers di sektor perkeretaapian yang telah berhasil mengadopsi praktik-praktik ESG. / Conducting Benchmarking against Peers Companies in the railway sector that have successfully adopted ESG practices.	Telah dilaksanakan benchmarking ESG dari tanggal 3 s.d 10 Februari 2024 terhadap Perusahaan Peers SNCF, Deutsche Bahn (DB) dan SYSTRA. / ESG benchmarking has been carried out from February 3 to 10, 2024 against Peers Companies SNCF, Deutsche Bahn (DB), and SYSTRA.
	Minimum 10% anggota dewan mengikuti pelatihan keberlanjutan. / A minimum of 10% of board members attend sustainability training.	Telah dilaksanakan pelatihan keberlanjutan untuk mendukung pelaksanaan tugas pengawasan Dewan Komisaris dan pengelolaan Perusahaan yang dijalankan oleh Direksi. / Sustainability training has been carried out to support the implementation of the Board of Commissioners' supervisory duties and the Company's management carried out by the Board of Directors.
Ketersediaan sistem pengaduan independen (WBS) / Availability of independent Whistleblowing System (WBS)	Penerapan website pengaduan Whistleblowing (WBS) yang independen dan tersedia 24/7. / Implementation of an independent Whistleblowing (WBS) website that is available 24/7.	Pelaporan WBS dapat dilakukan melalui website, yaitu wbs.kai.id yang dapat diakses sejak 9 Desember 2024. / WBS reporting can be done through the website, namely wbs.kai.id which can be accessed since December 9, 2024.
Jumlah kemitraan eksternal terkait keberlanjutan / Number of external partnerships related to sustainability	Memperluas kemitraan eksternal, tidak terbatas pada: / Expanding external partnerships, including but not limited to: - Menjadi member United Nation Global Compact (UNGC). / Become a member of the United Nation Global Compact (UNGC). - Menilai potensi kemitraan dengan organisasi atau lembaga eksternal yang dapat mendukung upaya keberlanjutan serta menetapkan hubungan kerja sama yang berkelanjutan. Salah satunya dengan UNGC, yang berfungsi sebagai platform global untuk mendorong kolaborasi antara sektor bisnis, pemerintah, dan masyarakat sipil dalam rangka mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan. / Assess potential partnerships with external organizations or institutions that can support sustainability efforts and establishing ongoing cooperative relationships. One of them is with the UNGC, serving as a global platform to encourage collaboration between the business sector, government, and civil society to achieve sustainable development goals.	Sebagai tindak lanjut dari upaya memperluas kemitraan eksternal, telah diinisiasi beberapa kerja sama di bidang ESG dengan mitra strategis, seperti International Finance Corporation (IFC) dan Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), yang diharapkan dapat memperkuat pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan melalui kolaborasi lintas sektor. / As a follow-up to efforts to expand external partnerships, several collaborations in the ESG field have been initiated with strategic partners, such as the International Finance Corporation (IFC) and the National Research and Innovation Agency (BRIN), which are expected to strengthen the achievement of sustainable development goals through cross-sector collaboration.

Hubungan Dengan Pemangku Kepentingan [OJK E.4] [GRI 2-29]

Keterlibatan pemangku kepentingan merupakan elemen penting dalam memastikan bahwa tujuan dan operasi perusahaan PT Kereta Api Indonesia selaras dengan harapan dan kebutuhan. Melalui keterlibatan yang transparan, inklusif, dan berkelanjutan, KAI berkomitmen untuk membangun hubungan yang kuat dan saling menguntungkan dengan pemangku kepentingan.

Stakeholder Relations [OJK E.4] [GRI 2-29]

Stakeholder engagement is an essential element in ensuring PT Kereta Api Indonesia's objectives and operations align with expectations and needs. Through transparent, inclusive and sustainable engagement, KAI commits to building strong, mutually beneficial stakeholder relationships.

KAI telah memiliki Kebijakan Pemangku Kepentingan yang telah diunggah di situs resmi Perseroan https://ppid.kai.id/media/konten/261_kebijakan_pemangku_kepentingan.pdf. Penyusunan Kebijakan Pemangku Kepentingan melibatkan jajaran Direksi dan telah ditandatangani oleh Direktur Utama. Melalui penerapan kebijakan tersebut, KAI dapat meningkatkan partisipasi pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan, mengidentifikasi dan mengelola risiko serta peluang, serta meningkatkan reputasi perusahaan di mata publik.

Untuk mengetahui pihak-pihak pemangku kepentingan yang memiliki pengaruh signifikan terhadap operasional KAI, Perseroan melakukan identifikasi para pemangku kepentingan melalui mekanisme *Focus Group Discussion* (FGD). Kegiatan FGD tersebut melibatkan para penanggung jawab penyusunan Laporan Keberlanjutan pada masing-masing divisi. Berikut identifikasi pemangku kepentingan, topik pembahasan, metode pendekatan, hingga frekuensi pelibatan pemangku kepentingan KAI:

KAI has a Stakeholder Policy uploaded on the official Company website https://ppid.kai.id/media/konten/261_kebijakan_pemangku_kepentingan.pdf. The Stakeholder Policy development involved the Board of Directors and was signed by the President Director. Through this policy implementation, KAI can enhance stakeholder participation in decision-making, identify and manage risks/opportunities, and improve corporate reputation.

To identify parties significantly influencing KAI's operations, the Company conducts stakeholder identification through Focus Group Discussion (FGD) mechanisms. These FGDs involve sustainability report preparation teams from each division. Identification of stakeholders, discussion topics, engagement methods, and engagement frequency is as follows:

Pemangku Kepentingan / Stakeholders	Topik Pembahasan / Material Topic	Metode Pendekatan / Engagement Method	Frekuensi / Frequency
Pekerja / Employees	Ketenagakerjaan/kesejahteraan / Employment/welfare	Pertemuan berkala / Regular meeting	Minimal 1(satu) tahun sekali / At least once a year
Pemegang Saham / Shareholders	Kinerja keuangan dan kinerja non-keuangan KAI / KA's financial and non-financial performance	Rapat Umum Pemegang Saham / General Meeting of Shareholders	Minimal 1(satu) tahun sekali / At least once a year
		Memberikan rapat hasil audit TJSL / Providing the meeting results of the CSR audit	1(satu) tahun sekali / Once a year
		Memberikan rapat penyusunan program dan anggaran TJSL / Providing CSR program and budget preparation meetings	1(satu) tahun sekali / Once a year
Penumpang / Passengers	Survei Kepuasan Penumpang / Passenger Satisfaction Survey	Gathering dan FGD / Gathering and FGD	Minimal 1(satu) tahun sekali / At least once a year
Investor Obligasi / Bond Investor	Investors Site Visit	Presentasi dan kunjungan Kerja / Presentation and work visits	Minimal 1(satu) tahun sekali / At least once a year
Pemasok / Supplier	Komunikasi 2 (dua) arah dalam rangka penyampaian strategi dan kebijakan termasuk proses pengadaan barang dan jasa, hubungan komersial maupun evaluasi kinerja. / 2 (two) way communication in order to deliver strategies and policies including procurement process of goods and services, commercial relations and performance evaluation.	Rekonsiliasi kebutuhan, Sosialisasi aturan baru (Jika ada) / Reconciliation of needs, Dissemination of new rules(if any)	Sesuai kebutuhan / As needed

Pemangku Kepentingan / Stakeholders	Topik Pembahasan / Material Topic	Metode Pendekatan / Engagement Method	Frekuensi / Frequency
Pelanggan Angkutan Barang / Cargo Forwarding Customers	Upaya menjaga relasi antara KAI dengan pelanggan potensial serta masukan positif dari mitra usaha demi peningkatan kinerja. / Efforts to maintain relations between KAI and potential customers and positive input from business partners for performance improvement.	Gathering	Minimal 1 (satu) tahun sekali per komoditi / At least once a year per commodity
	Pemantauan bersama mitra usaha terhadap progres realisasi pelaksanaan angkutan serta komunikasi terkait kendala pelaksanaan kegiatan di lapangan guna menentukan solusi atas kendala yang terjadi. / Joint monitoring of business partners on the progress of realization of transportation implementation and communication related to obstacles in the implementation of activities in the field to determine solutions to obstacles that occur.	Task Force	Minimal 2 (dua) bulan sekali per komoditi / At least twice a year per commodity
	Kunjungan ke mitra angkutan barang guna memberikan kesempatan untuk interaksi di antara para pihak untuk mencapai resolusi atau penyelesaian atas kendala yang terjadi seperti adanya keterlambatan pembayaran angkutan, turunnya volume angkutan dan berbagai kendala yang mungkin terjadi / Visits to freight transportation partners to provide opportunities for interaction between parties to reach a resolution of obstacles that occur such as delays in transportation payments, decreased volume of transportation and various obstacles that may occur.	Customers Site Visit	Minimal 1 (satu) bulan sekali per mitra / At least once a year per partner
Media / Media	Sebagai sarana untuk menjalin silaturahmi guna membina hubungan baik antara manajemen KAI dengan media sebagai sarana untuk menyampaikan kebijakan-kebijakan perusahaan kepada media. / As a means to foster good relations between KAI management and the media as a means to convey company policies to the media.	Penyelenggaraan Anugerah Jurnalistik KAI / KAI Journalism Award	1 tahun sekali / Once a year
	Media berperan sangat penting dalam membentuk image Perseroan ataupun mensosialisasikan kebijakan Perseroan kepada masyarakat. Sehingga diperlukan wadah untuk menjalin silaturahmi dan harmonisasi yang baik antara Manajemen KAI dengan Media melalui kegiatan Media Gathering. / The media plays a very important role in shaping the Company's image or disseminating the Company's policies to the public. Therefore, a forum is needed to establish good friendship and harmony between KAI Management and the Media through Media Gathering activities.	Media Gathering	1 tahun sekali / Once a year
	Sebagai ajang silaturahmi bagi Board of Director (BOD) KAI dengan Kantor Redaksi Media terseleksi, yang bertujuan untuk menjalin hubungan baik antara KAI dengan media / As a means to maintain good relations for the KAI Board of Directors (BOD) with selected Media Editorial Offices, which aims to establish good relations between KAI and the media.	Media Visit	2 bulan sekali / Twice a month

Pemangku Kepentingan / Stakeholders	Topik Pembahasan / Material Topic	Metode Pendekatan / Engagement Method	Frekuensi / Frequency
Railfans (Komunitas Pecinta Kereta Api) / Railway Fan Community	Edukasi dan tukar pikiran antara manajemen KAI dengan para railfans, pembinaan berkala, penyampaian informasi terkait perkeretaapian kepada komunitas railfans se-Jawa Sumatera dengan pelaksanaan melalui media virtual Zoom. / Education and exchange of ideas between KAI management and railfans, periodic coaching, delivery of information related to railways to the railfans community throughout Java and Sumatra with implementation through virtual media Zoom.	Bincang Santai Railfans (diskusi/talk show via zoom) / Railfans Casual Talk (discussion/talk show via zoom)	1 bulan sekali / Once a month
	Silaturahmi serta penyampaian pembinaan dan pembekalan langsung kepada komunitas Railfans (dilaksanakan sebelum masa posko Angkutan Lebaran 2022). / Friendship and delivery of direct coaching and provision to the Railfans community (carried out before the 2022 Eid Transportation post period).	Gathering Railfans	1 tahun sekali / Once a year
	Silaturahmi Direksi KAI dengan komunitas Railfans se-Jawa Sumatra, bertujuan untuk memperkenalkan dan menjalin hubungan baik. / The relations between the KAI Board of Directors and the Railfans community throughout Java and Sumatra aims to introduce and establish good relations.	Silaturahmi BOD KAI dengan Railfans / Gathering for the BOD of KAI and Railfans	1 tahun sekali / Once a year
	Pengelolaan Whatsapp Group yang beranggotakan Humas Kantor Pusat dan perwakilan Railfans yang sudah terdaftar di Humas Daop Divre. Whatsapp Group diisi dengan pembinaan, penyebaran informasi kebijakan perusahaan dan diskusi mengenai KAI. / Management of WhatsApp Group consisting of Head Office Public Relations and Railfans representatives who have registered with Humas Daop Divre. The WhatsApp Group is filled with coaching, dissemination of company policy information and discussions about KAI.	Sosialisasi dan Komunikasi dengan Railfans se-Jawa Sumatera / Dissemination and Communication with Railfans throughout Java and Sumatra	Rutin setiap hari selama satu tahun / Regularly every day for one year

Permasalahan Terhadap Penerapan Keuangan Berkelanjutan [OJK E.5]

Selama menjalankan kinerja keberlanjutan KAI dihadapkan dengan berbagai tantangan, sehingga KAI menerapkan upaya-upaya solutif. Berikut adalah sejumlah tantangan yang dihadapi oleh KAI sepanjang tahun 2024:

1. Penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) dalam Jumlah Signifikan Berimplikasi Negatif bagi Ekonomi, Lingkungan, dan Sosial

KAI menyadari bahwa BBM berasal dari sumber daya alam tak terbarukan yang memiliki keterbatasan pasokan. Hal ini dapat menyebabkan terjadinya ketidakseimbangan *supply* dan *demand* BBM di tingkat global maupun nasional, yang pada akhirnya dapat menyebabkan kenaikan harga tiket kereta api. Selain berdampak pada kenaikan harga tiket, konsumsi BBM dapat menyebabkan penurunan kualitas lingkungan.

Issues in the Implementing Sustainable Finance [OJK E.5]

In executing its sustainability performance, PT KAI has encountered several challenges and implemented corresponding solutions. The following outlines key challenges faced throughout 2024 along with the Company's mitigation strategies:

1. Use of Fuel Oil (BBM) in Significant Amounts Has Negative Implications for the Economy, Environment, and Society

PT KAI is aware that fossil fuels (BBM) are derived from non-renewable natural resources with limited supply availability. This situation can create imbalances between fuel supply and demand at both global and national levels, ultimately potentially leading to increases in train ticket prices. In addition to impacting ticket prices, fossil fuel consumption can also contribute to environmental quality degradation.

Untuk menjaga pasokan bahan bakar stabil dan terjamin demi menjaga kenyamanan perjalanan pelanggan, untuk mengoperasikan armada kereta api, KAI menggunakan bahan bakar biodiesel B35 yang terdiri dari minyak solar dan biodiesel (sumber nabati) dengan perbandingan 65:35. Upaya ini dapat menekan dampak buruk terhadap lingkungan karena lebih ramah lingkungan dan ketersediaannya lebih terjamin dibandingkan dengan penggunaan BBM. KAI juga melakukan inisiatif berkelanjutan lainnya, yaitu mengonversikan penggunaan BBM dengan bahan bakar LNG sebagai bahan bakar pembangkit kereta api.

To maintain a stable and guaranteed fuel supply while ensuring passenger travel comfort, PT KAI utilizes B35 biodiesel fuel for its train fleet operations, consisting of a 65:35 blend of diesel and plant-based biodiesel. This initiative helps mitigate negative environmental impacts as it is more environmentally friendly and has more reliable availability compared to conventional fossil fuel usage. Furthermore, KAI is implementing additional sustainable initiatives by converting fossil fuels to Liquefied Natural Gas (LNG) as fuel for train power plants.

2. Perubahan Iklim yang Ekstrem

Perubahan iklim berdampak signifikan terhadap kinerja operasional KAI, seperti banjir dan tanah longsor yang dapat menyebabkan gangguan jaringan rel kereta api. Peningkatan suhu yang ekstrem dapat menyebabkan rel melengkung dan memuai, sementara cuaca ekstrem seperti banjir dan longsor dapat merusak jalur rel dan mengganggu operasional kereta api. Untuk mengatasi perubahan iklim, KAI menjalankan program dekarbonisasi, yang berfokus pada transisi penggunaan sumber Energi Baru Terbarukan (EBT) sehingga tidak menghasilkan karbon sama sekali pada proses pembakarannya. KAI telah mengimplementasikan Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) atau Solar Panel pada Gedung Jakarta Railway Center, 53 Stasiun KAI, Balai Yasa Lahat, Balai Yasa Surabaya Gubeng, Balai Yasa Tegal, GK Soka, GK Cipinang, GK Banjar, GK Kertosono, Kantor Daop 2, serta Kantor Divre III. PLTS tersebut dioperasikan melalui sistem *Solar Panel on Grid* yang menggabungkan suplai listrik dari jaringan listrik PLN dan jaringan listrik *Solar Panel* untuk memenuhi kebutuhan listrik di area operasional.

2. Extreme Climate Change

Climate change significantly impacts KAI's operational performance, such as floods and landslides that can disrupt railway networks. Extreme temperature increases can cause rails to bend and expand, while extreme weather such as floods and landslides can damage rail lines and disrupt train operations. To address climate change, KAI implements a decarbonization program, focusing on transitioning to Renewable Energy (RE) sources that produce zero carbon emissions during combustion. KAI has deployed Solar Power Plants (PLTS) or Solar Panels at Gambir Station, Jakarta Railway Center, 53 KAI stations, Lahat Railway Workshop, Surabaya Gubeng Railway Workshop, GK Soka, GK Cipinang, GK Banjar, GK Kertosono, Operational Area 2 Office, and Regional Division III Office. These solar power systems operate through an On-Grid Solar Panel system, which integrates electricity supply from PLN's grid and solar panels to meet the power demands of operational areas.

3. Tingginya Potensi Terjadinya Risiko Kecelakaan

Aktivitas bisnis KAI di bidang perkeretaapian dihadapkan dengan risiko kecelakaan tinggi karena kereta bergerak dengan kecepatan tinggi dan membutuhkan jarak pengereman yang panjang. Risiko-risiko yang berpotensi terjadi dapat disebabkan oleh faktor internal maupun eksternal, antara lain *human error*, kondisi alam yang sulit diprediksi, keandalan sarana dan prasarana, serta oknum eksternal yang membahayakan sehingga mengganggu jalannya kereta membahayakan, mulai dari pelemparan batu, menyusun batu di rel, hingga tindakan vandalisme lainnya.

3. High Potential for Accident Risk

KAI's railway business activities face high risks of accidents due to trains operating at high speeds and requiring long braking distances. Potential risks can arise from both internal and external factors, including human error, unpredictable natural conditions, the reliability of infrastructure and rolling stock, as well as external parties endangering operations through acts such as stone-throwing, placing objects on tracks, and other vandalism.

Sebagai bentuk tindakan preventif untuk meminimalisasi risiko-risiko yang berpotensi terjadi, KAI telah menyusun prosedur pemeriksaan rutin yang wajib dilakukan dalam jangka waktu tertentu untuk mengecek kelaikan prasarana dan sarana. Pemeriksaan rutin dilakukan dengan berjalan kaki mengecek jalur secara detail. KAI juga melakukan *bordes-ride/lok-ride* secara rutin guna memastikan kesiapan dan keandalan sarana dan prasarana untuk menjaga keselamatan perjalanan kereta api.

Dari sisi internal, KAI memperkuat kapabilitas SDM melalui pelaksanaan kompetensi dan disiplin pekerja, mulai dari penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan (Diklat), Pendidikan Lapangan (Diklap), *Workshop/Forum Group Discussion* (FGD), hingga melakukan sertifikasi SDM Perkeretaapian oleh lembaga yang berwenang. Upaya mitigasi juga dilakukan KAI dengan menghadirkan aplikasi *Safety Railway Information* (SRI). Aplikasi ini memfasilitasi seluruh pekerja untuk dapat melaporkan potensi bahaya terkait keselamatan operasional kereta api, keselamatan kesehatan kerja, dan lingkungan. Melalui aplikasi ini, potensi bahaya dapat dilaporkan oleh pekerja secara cepat, selanjutnya laporan tersebut akan ditindaklanjuti oleh KAI untuk dilakukan pengecekan dan pencegahan kecelakaan.

Dari sisi eksternal, upaya meminimalisasi risiko dengan melakukan edukasi dan sosialisasi keselamatan kepada masyarakat, memetakan daerah-daerah yang rawan bencana alam dan rawan kejadian upaya mencelakakan perjalanan kereta api, serta berkoordinasi dan berkolaborasi dengan *stakeholder* terkait untuk memperketat pengawasan khususnya di area-area yang rawan terjadi pelanggaran.

As a preventive measure to minimize potential risks, KAI has established mandatory periodic inspection procedures to check the operational fitness of infrastructure and rolling stock. These routine inspections involve detailed on-foot track examinations. KAI also conducts regular *bordes-ride/lok-ride* to verify the readiness and reliability of equipment and infrastructure to ensure railway safety.

On the internal aspect, KAI strengthens human resource capabilities through employee competency and discipline programs, including Education and Training (Diklat), Field Training (Diklap), Workshops/Forum Group Discussions (FGD), Certification by authorized railway institutions. KAI also implements mitigation efforts through the Safety Railway Information (SRI) application. This platform enables all employees to report potential hazards related to railway operational safety, occupational health and safety, and environmental concerns. Through this app, workers can quickly report risks, which KAI then follows up with inspections and preventive measures.

On the external aspect, KAI minimizes risks by conducting public safety education and awareness campaigns, mapping areas prone to natural disasters and railway sabotage attempts, and coordinating and collaborating with relevant stakeholders to strengthen surveillance, particularly in high-risk violation areas.

4. Perkembangan Industri yang Semakin Masif dan Kompetitif Mendorong Terciptanya Berbagai Inovasi

KAI berkomitmen untuk dapat menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat yang cepat dan efektif melalui berbagai inovasi dan peningkatan layanan. KAI terus melakukan inovasi agar dapat meningkatkan daya saingnya, sehingga KAI dapat menjaga keberlanjutan usaha dan berkontribusi terhadap negara.

4. The Increasingly Massive and Competitive Industry Drives the Creation of Various Innovations

KAI is committed to addressing the need for fast and effective public mobility through various service innovations and improvements. KAI continuously innovates to enhance its competitiveness, ensuring business sustainability and contributing to the nation.

Berbagai inovasi telah dijalankan KAI di sepanjang tahun 2024 yang berfokus pada peningkatan layanan, keselamatan, dan efisiensi. Beberapa inovasi utama meliputi pengembangan teknologi seperti *Track-Mod* dan *Smart Rail*, serta penambahan layanan kereta premium seperti *Sleeper*, *Compartment Suite*, dan *Kereta Panoramic*. Selain itu, KAI juga fokus pada peningkatan keselamatan dan efisiensi operasional melalui berbagai inovasi di bidang infrastruktur dan layanan.

Selain itu, KAI terus beradaptasi melalui pengembangan inovasi digital. KAI menjalin sinergi dengan mitra perbankan untuk mendukung transaksi non-tunai (*cashless*), guna memberikan kemudahan layanan bertransaksi kepada pelanggan KAI Group. Inisiatif ini mencakup penerapan pembayaran *contactless* dengan menggunakan QRIS dan EDC di seluruh stasiun, serta layanan pengisian saldo Kartu Multi Trip (KMT). KAI berkomitmen untuk senantiasa adaptif dan solutif demi pertumbuhan yang tangguh, dengan berfokus pada inovasi berkelanjutan.

Throughout 2024, KAI has implemented numerous innovations focused on service enhancement, safety, and efficiency. Key innovations include technological developments such as *Track-Mod* and *Smart Rail*, as well as the introduction of premium train services like *Sleeper*, *Compartment Suite*, and *Panoramic Trains*. Additionally, KAI prioritizes operational safety and efficiency through infrastructure and service innovations.

In addition, KAI continuously being adaptive through the digital innovation development. KAI synergizes with banking partners to support cashless transactions, providing easy transaction services to KAI Group customers. This initiative includes the implementation of contactless payments using QRIS and EDC at all stations, as well as Multi Trip Card (KMT) balance top-up services. KAI is dedicated to staying adaptive and solution-driven for resilient growth by focusing on sustainable innovation.

Kebijakan Internal Penerapan Faktor-Faktor ESG KAI

KAI telah memiliki dan menerapkan sejumlah kebijakan internal yang mengatur penerapan faktor-faktor *Environment, Social, and Governance* (ESG) pada lingkungan Perseroan, dengan perincian yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Internal Policy for Implementing KAI ESG Factors

KAI has had and implemented a number of internal policies that regulate the implementation of *Environmental, Social, and Governance* (ESG) factors in the Company's environment, with details that can be seen in the following table:

Kebijakan Internal Penerapan Faktor-Faktor ESG KAI

Ketentuan Perundang-Undangan / Laws and Regulations
Amdal/Izin Lingkungan / Environmental Impact Analysis/Environmental Permit
1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup / Law No. 32 of 2009 on Environmental Protection and Management
2. Peraturan Pemerintah No.27 Tahun 2012 Tentang Izin Lingkungan / Government Regulation No. 27 of 2012 on Environmental Permits
1. Peraturan Menteri LH Nomor 13 Tahun 2010 Tentang UKL-UPL dan SPPL / Regulation of the Minister of Environment No. 13 of 2010 on UKL-UPL and SPPL
2. Peraturan Menteri LH No.16 Tahun 2012 Tentang Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup / Regulation of the Minister of Environment No. 16 of 2012 on Guidelines for the Preparation of Environmental Documents

Internal Policy for Implementing KAI ESG Factors

Implementasi Dalam Ketentuan Perusahaan / Implementation within the Company's Provisions
Amdal/Izin Lingkungan / Environmental Impact Analysis/Environmental Permit
Peraturan Direksi Nomor PER.U/KL.104/X/2/KA-2018 tentang Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup Izin Lingkungan / Board of Directors Regulation No. PER.U/KL.104/X/2/KA-2018 on Guidelines for the Preparation of Environmental Documents for Environmental Permits
1. Peraturan Direksi Nomor PER.U/KL.104/X/2/KA-2018 tentang Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup dan Izin Lingkungan / Board of Directors Regulation No. PER.U/KL.104/X/2/KA-2018 on Guidelines for the Preparation of Environmental Documents and Environmental Permits
2. Instruksi Direksi Nomor 6/PR.904/KA-2011 tentang Pembuatan Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH) atau Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH) / Board of Directors Instruction No. 6/PR.904/KA-2011 on the Preparation of Environmental Management Documents (DPLH) or Environmental Evaluation Documents (DELH)

Ketentuan Perundang-Undangan / Laws and Regulations	Implementasi Dalam Ketentuan Perusahaan / Implementation within the Company's Provisions
Limbah / Waste	
Peraturan Pemerintah Nomor 101 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) / Government Regulation No. 101 on Management of Hazardous and Toxic Waste (B3)	Keputusan Direksi Nomor KEP.U/KS.101/IV/1/KA-2017 tentang Pengelolaan Limbah di Daerah Operasi, Divisi Regional, Balai Yasa, Gudang Persediaan dan Anak Perusahaan / Board of Directors Decree No. KEP.U/KS.101/IV/1/KA-2017 on Waste Management in Operational Areas, Regional Divisions, Plants, Inventory Warehouses and Subsidiaries
Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 2001 Tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air / Government Regulation No. 82 of 2001 on Management of Water Quality and Control of Water Pollution	Instruksi No. 2/KM.203/KA-2017 tentang Pengelolaan Pekerjaan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) / Instruction No. 2/KM.203/KA-2017 on Management of Wastewater Treatment Plant (IPAL) Work Keputusan Direksi No. KEP.U/PL/402/VII/2/KA-2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penghapusan dan Penjualan Barang Limbah di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) / Board of Directors Decree No. KEP.U/PL/402/VII/2/KA-2012 on Implementation Instructions for Procedures for Elimination and Sale of Waste Goods in the Environment of PT Kereta Api Indonesia (Persero)
Emisi / Emission	
Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon Untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca Dalam Pembangunan Nasional / Presidential Regulation No. 98 of 2021 on the Implementation of Carbon Economic Values for the Achievement of Nationally Determined Contribution Targets and Control of Greenhouse Gas Emissions in National Development	Roadmap ESG KAI / KAI ESG Roadmap
	Kebijakan Keberlanjutan Nomor KL.504/IX/13/KA-2024 tanggal 29 September 2024 / Sustainability Policy Number KL.504/IX/13/KA-2024 dated September 29, 2024
Tata Kelola / Governance	
Peraturan Menteri BUMN Nomor 2/MBU/03/2023 tentang Pedoman Tata Kelola Kegiatan Korporasi Signifikan / Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No. 2/MBU/03/2023 on Guidelines for Governance of Significant Corporate Activities	Peraturan Direksi Nomor PER.KL/KL.104/VIII//1/KA-2022 tentang Pedoman Tata Kelola Data (Data Governance) / Board of Directors Regulation No. PER.KL/KL.104/VIII//1/KA-2022 on Guidelines for Data Governance Peraturan Direksi Nomor PER.U/KC.202/XII/1/KA-2020 tentang Pedoman Tata Kelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) / Board of Directors Regulation No. PER.U/KC.202/XII/1/KA-2020 on Guidelines for Good Corporate Governance
Sosial / Social	
Peraturan Menteri BUMN Nomor 1/MBU/3/2023 Tentang Penugasan Khusus dan Tanggung Jawab Sosial dan Bina Lingkungan / Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No. 1/MBU/3/2023 on Special Assignments and Social Responsibilities and Environmental Development	Peraturan Direksi Nomor PER.U/KP.502/XII/1/KA-2022 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan / Board of Directors Regulation No. PER.U/KP.502/XII/1/KA-2022 on Social and Environmental Responsibility

Kinerja Ekonomi

Economic Performance



Kinerja keuangan KAI pada tahun 2024 menunjukkan pertumbuhan positif. KAI mampu membukukan kenaikan pendapatan 29,40% menjadi Rp36,108 triliun dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu sebesar Rp35,107 triliun. Peningkatan tersebut didominasi oleh pendapatan tersebut didominasi oleh pendapatan angkutan dan usaha lainnya sebesar Rp35,93 triliun. Sepanjang 2024 KAI melaporkan telah melayani sebanyak 453.343.189 penumpang.

KAI's financial performance in 2024 demonstrated positive growth. The Company's revenue increased by 29.40% to Rp36.108 trillion compared to Rp35.107 trillion in the same period the previous year. This growth was primarily driven by transportation and other business revenues, which amounted to Rp35.93 trillion. Throughout 2024, KAI reported serving approximately 453,343,189 passengers.

Perbandingan Target dan Kinerja [OJK F.2]

Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang

Pada tahun 2024, volume angkutan penumpang KAI melampaui target sebesar 3% dengan realisasi mencapai 453.343.189 orang, sehingga pendapatan angkutan penumpang juga berhasil melampaui target sebesar 9,2% dengan realisasi mencapai Rp11,92 triliun, sebagaimana dijelaskan pada tabel berikut ini.

Comparison of Target and Performance [OJK F.2]

Passenger and Freight Transportation

In 2024, KAI's passenger transportation volume exceeded the target by 3% with a realization reaching 453,343,189 people, so that passenger transportation revenue also managed to exceed the target by 9.2% with a realization reaching Rp11.92 trillion, as explained in the following table.

Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang

Passenger and Freight Transportation

Tahun / Year	Perbandingan Target dan Realisasi Angkutan Penumpang / Comparison of Target and Realization of Passenger Transport			Perbandingan Target dan Realisasi Pendapatan Angkutan Penumpang / Comparison of Target and Realization of Passenger Transport Revenue		
	Target (Orang) / Target (People)	Realisasi (Orang) / Realization (People)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)	Target (Rp ribu) / Target (Rp thousand)	Realisasi (Rp ribu) / Realization (Rp thousand)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)
2024	440.119.526	453.343.189	103,0	10.912.821.647	11.918.953.987	109,2
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

Sementara volume angkutan barang memenuhi target dengan realisasi 69.201.670 ton dengan ketercapaian 101,29%. Sementara pendapatan angkutan barang terealisasi Rp12,71 triliun atau 98,68% dari target.

The volume of freight transportation met the target with a realization of 69,201,670 tons with an achievement of 101.29%. Meanwhile, freight transportation revenue was realized at Rp12.71 trillion or 98.68% of the target.

Kinerja Ekonomi
Economic Performance

Perbandingan Target dan Realisasi Angkutan Barang

Comparison of Targets and Realization of Freight
Transportation

Tahun / Year	Perbandingan Target dan Realisasi Angkutan Barang / Comparison of Target and Realization of Freight Transport			Perbandingan Target dan Realisasi Pendapatan Angkutan Barang / Comparison of Target and Realization of Freight Transport Revenue		
	Target (Ton) / Target (Tons)	Realisasi (Ton) / Realization (Tons)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)	Target (Rp Ribu) / Target (Rp thousand)	Realisasi (Rp Ribu) / Realization (Rp thousand)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)
2024	68.319.148	69.201.670	101,29	13.005.745.344	12.800.771.997	98,40
2023	63.061.603	63.694.966	101,00	12.059.567.614	11.646.062.370	96,67
2022	57.370.413	58.006.880	101,11	8.716.752.845	9.833.032.266	112,81

Realisasi pendapatan dari komersialisasi aset pada tahun 2024 mencapai 102,41% dari target dengan luas dikomersialkan mencapai 14.165.025,19 m².

Revenue realization from asset commercialization in 2024 reached 102,41% of the target, with an area of 14,165,025.19 m² being commercialized.

Perbandingan Target dan Realisasi Komersialisasi Aset

Comparison of Asset Commercialization Targets and Realization

Tahun / Year	Realisasi Komersialisasi aset (m ²) / Realization of Asset Commercialization (In m ²)	Perbandingan Target dan Realisasi Pendapatan Komersialisasi Aset (Dalam / Comparison of Target and Realization of Asset Commercialization Revenue (In Thousands of Rupiah)		
		Target (Rp Ribu) / Target (Rp thousand)	Realisasi (Rp Ribu) / Realization (Rp thousand)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)
2024	14.165.025,19	1.457.222.518.259	1.492.372.853.239	102,41
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

Pada tahun 2024, KAI membukukan laba tahun berjalan sebesar Rp2,22 triliun atau mencapai 182,81% dari target sebesar Rp1,22 triliun.

In 2024, KAI recorded income for year of Rp2.22 trillion or reaching 182.81% of the target of Rp1.22 trillion.

Perbandingan Target dan Realisasi Laba (Rugi) Tahun Berjalan

Comparison of Target and Realization of Income (Loss) for the Year

Tahun / Year	Perbandingan Target dan Realisasi Laba (Rugi) Tahun Berjalan / Comparison of Target and Realization of Income (Loss) for the Year		
	Target (Rp Ribu) / Target (Rp thousand)	Realisasi (Rp Ribu) / Realization (Rp thousand)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)
2024	1.215.817.390	2.222.582.760	182,81
2023	1.735.899.562	1.871.548.137	107,81
2022	103.739.264	1.685.989.220	1.625

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

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]

Dalam rangka menghadirkan dukungan signifikan terhadap upaya pelestarian lingkungan dalam jangka panjang, KAI berkomitmen untuk melaksanakan investasi pengembangan berkelanjutan. 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 2024 adalah sebagai berikut:

To provide significant support for long-term environmental conservation efforts, KAI is committed to implementing sustainable development investments. KAI strives to use environmentally friendly trains through the use of B35 fuel and the use of solar panels to generate electricity to reduce greenhouse gas (GHG) emissions. The disclosure of the comparison of KAI's sustainable development investment targets and realizations for 2024 is as follows:

Perbandingan Target dan Realisasi Investasi Pengembangan

Comparison of Targets and Realization of Development Investment

Tahun / Year	Perbandingan Target dan Realisasi Investasi Pengembangan / Comparison of Targets and Realization of Development Investment		
	Target (Rp Ribu) / Target (Rp thousand)	Realisasi (Rp Ribu) / Realization (Rp thousand)	Persentase Realisasi terhadap Target (%) / Percentage of Realization against Target (%)
2024	1.821	927	50,9
2023	2.181	1.160	53,19
2022	2.015	547	27,15

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

Perubahan iklim yang ditandai dengan anomali cuaca seperti perubahan intensitas dan pola curah hujan, kenaikan suhu udara, kekeringan, dan banjir. Salah satu fenomena iklim yang signifikan adalah El Nino Southern Oscillation (ENSO), yang menyebabkan pergeseran musim hujan. [GRI 3-3] Hal ini dapat mengakibatkan kekeringan atau banjir yang berdampak buruk pada sektor usaha, termasuk KAI. Perseroan memahami bahwa perubahan iklim telah memberikan dampak tidak langsung terhadap aktivitas operasi KAI, yang pada akhirnya dapat berdampak terhadap finansial Perseroan.

Menyikapi dampak yang berpotensi terjadi akibat perubahan iklim, KAI melakukan identifikasi terhadap bahaya, penilaian, dan pengendalian risiko bencana lingkungan secara berkala. Sepanjang 2024, terdapat 88 kejadian gangguan perjalanan kereta api yang diakibatkan oleh kejadian alam akibat perubahan iklim seperti genangan air, banjir, dan tanah longsor.

KAI juga telah melakukan identifikasi risiko dan peluang yang terkait dengan perubahan iklim melalui pendekatan TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*). Melalui pendekatan TCFD, Perseroan dapat memahami 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. Kendati demikian, pada 2024 KAI belum mengidentifikasi dan mengalokasikan biaya untuk pengelolaan risiko dan peluang terkait perubahan iklim secara terpisah.

Financial Implications, Risks, and Opportunities Arising from Climate Change [GRI 3-3, 201-2]

Climate change, characterized by weather anomalies such as shifts in rainfall intensity and patterns, rising temperatures, droughts, and floods, poses significant challenges. One notable climate phenomenon is the El Niño Southern Oscillation (ENSO), which alters the rainy season. [GRI 3-3] These changes can lead to droughts or floods, adversely affecting various industries, including KAI. The Company recognizes that climate change has indirectly impacted its operational activities, which may ultimately influence its financial performance.

In response to potential climate-related risks, PT KAI conducts periodic identification, assessment, and mitigation of environmental disaster risks. Throughout 2024, there were 88 instances of train service disruptions caused by climate-induced natural events, including waterlogging, floods, and landslides.

Additionally, PT KAI has identified climate-related risks and opportunities using the Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) framework. This approach enables the Company to better understand climate risks and opportunities and develop strategies to mitigate climate impacts while ensuring long-term business sustainability, as outlined in the Sustainability Governance section of this report. However, in 2024, PT KAI had not yet separately identified or allocated specific costs for managing climate-related risks and opportunities.

Program Pensiun [GRI 201-3]

KAI sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berkomitmen untuk mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku, termasuk yang berkaitan dengan ketenagakerjaan. Merujuk pada Peraturan Pemerintah tentang Penyesuaian Pensiun Eks-PNS Departemen Perhubungan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 64 tanggal 29 November 2007, KAI memberikan manfaat pasti kepada pekerja yang telah memasuki usia pensiun. Pekerja 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 pekerja Eks-Perum yang direkrut sebelum Agustus 2009 & pekerja 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 (SOE), KAI is committed to complying with all applicable laws and regulations, including those related to manpower. In accordance with Government Regulation No. 64 dated November 29, 2007 regarding Pension Adjustment for Former Transportation Ministry Civil Servants at PT Kereta Api Indonesia (Persero), KAI provides defined benefits to employees who have reached retirement age. Retirees receive a base pension amount adjusted to be equivalent to that received by civil service pensioners.

Based on the Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia No. 170/PMK.02/2016 on 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).

(Dalam Ribuan Rupiah)

Uraian / Description	2024	2023
Program Pensiun Eks PNS / Former Civil Servant Retirement Program	1.065.111.101	1.138.251.753
Program Pensiun Eks Perum dan Persero / Former Perum and Persero Pension Program	4.504.531.649	4.401.673.427
Imbalan Kerja Lain / Other Work Benefits	98.545.304	78.591.696
Total Liabilitas Imbalan Kerja / Total Employee Benefits Liabilities	5.668.188.054	5.618.516.876

(In Thousands of Rupiah)

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

Keberlanjutan usaha jangka panjang bergantung dari kinerja ekonomi yang dihasilkan dan didistribusikan. Pencapaian kinerja ekonomi yang positif dapat mendorong peningkatan investasi dalam infrastruktur, teknologi, dan sumber daya manusia hingga mendorong kemajuan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Perseroan berkomitmen untuk mencapai kinerja ekonomi yang solid melalui strategi bisnis yang efektif, manajemen risiko yang baik, dan investasi dalam inovasi dan infrastruktur.

Pada tahun 2024, KAI menghasilkan nilai ekonomi sejumlah Rp35,93 triliun atau meningkat 29,40% dibanding pada 2023 yang sejumlah Rp27,76 triliun. Nilai ekonomi yang dihasilkan pada 2024 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 Rp8,29 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. [GRI 201-4]. Perseroan mendistribusikan sejumlah Rp14,55 triliun pada 2024. Distribusi nilai ekonomi tersebut disalurkan untuk biaya operasional, pembayaran pajak, penggunaan prasarana, remunerasi pekerja, dan pembayaran kepada pemasok.

Di samping itu, sebagai bentuk kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan, KAI secara rutin melakukan pembayaran penggunaan prasarana pemerintah dan pajak, serta melaporkannya kepada pemerintah. Kepatuhan pajak diawasi oleh Divisi Finance Consolidation dan bekerjasama dengan direktorat pajak setempat. Di samping itu, kami juga berkomitmen kuat untuk menghadirkan manfaat kepada para pemangku kepentingan melalui program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) Perseroan.

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

Long-term business sustainability depends on the economic value generated and distributed. Positive economic performance enables increased investment in infrastructure, technology, and human capital, ultimately driving economic progress and community mobility. The Company is committed to achieving solid economic performance through effective business strategies, sound risk management, and investments in innovation and infrastructure.

In 2024, KAI generated economic value totaling Rp35.93 trillion, representing a 29.40% increase from Rp27.76 trillion in 2023. The economic value comprised several revenue components: passenger transportation, freight services, rail support services, non-transportation revenue, and government compensation. Government compensation amounted to Rp8.29 trillion, covering Public Service Obligation (PSO) payments, infrastructure maintenance, and pioneer routes. [GRI 201-4] This economic performance reflects public trust and government support for KAI. The Company distributed Rp14.55 trillion in 2024. This economic value distribution was allocated to operational costs, tax payments, use of infrastructure, employee remuneration, and payments to suppliers.

Furthermore, in compliance with regulations, KAI regularly makes payments for government infrastructure usage and taxes, reporting these to relevant authorities. Tax compliance is monitored by the Finance Consolidation Division in coordination with local tax offices. Additionally, we maintain a strong commitment to delivering benefits to stakeholders through our Corporate Social and Environmental Responsibility (CSER) programs.

Dampak Ekonomi bagi Pemangku Kepentingan

(Dalam Ribuan Rupiah)

Economic Impact for Stakeholders

(In Thousands of Rupiah)

No	Uraian / Description	2024 (Rp)	2023 (Rp)	2022 (Rp)
Nilai Ekonomi yang Dihasilkan / Economic Value Generated				
1	a. Pendapatan Angkutan Penumpang / Revenues from Passenger Transportation	11.918.953.987	9.941.825.625	6.964.495.288
	b. Pendapatan Angkutan Barang / Revenues from Freight Transportation	12.800.771.997	11.646.062.369	9.833.032.266
	c. Pendapatan Pendukung Angkutan KA / Revenues from Transportation Support Train	1.014.839.810	869.775.827	713.611.038
	d. Pendapatan Non Angkutan / Revenues from Non-Transportation	1.900.481.476	1.780.153.295	1.575.688.040
	e. Kompensasi Pemerintah / Government Compensation	8.291.362.639	3.526.469.925	3.880.245.033
Total Nilai Ekonomi yang Dihasilkan / Total Economic Value Generated		35.926.409.909	27.764.287.041	22.967.071.664
Nilai Ekonomi yang didistribusikan dalam bentuk: / Economic Value distributed in the form of:				
2	a. Biaya Operasional / Operating Expenses	5.233.308.116.000	4.227.212.786	3.664.532.070
	b. Pembayaran Terhadap Pemerintah / Payments to Government	1.388.621.324	1.108.901.086	482.366.417
	i. Penggunaan Prasarana / Infrastructure Usage	1.004.309.937	656.220.091	221.003.573
	ii. Pembayaran Pajak / Tax Payment	384.311.387	452.680.995	261.362.844
	c. Pembayaran Terhadap Pekerja / Payments to Employees	7.458.540.199	7.261.135.359	6.469.435.899
	d. Pembayaran Kepada Masyarakat (Penyaluran Dana TJSL) / Payment to Public (TJSL Fund Distribution)	16.500.000	14.999.622	9.792.154
3	f. Pembayaran kepada Pemasok / Payment to Suppliers	14.294.353.570	12.614.784.291	9.701.299.799
	Total Nilai Ekonomi yang didistribusikan / Total Economic Value Distributed	14.546.636.417	25.227.033.143	20.327.426.338
Nilai Ekonomi yang ditahan - Laba (Rugi) Tahun Berjalan yang Dapat Diatribusikan kepada Induk / Retained Economic Value - Income (Loss) for the Year Attributable to the Parent Entity		2.211.973.665	1.873.921.301	1.782.040.477

Dampak Ekonomi Tidak Langsung [GRI 203-1, 203-2, 204-1]

Sebagai wujud kontribusi bagi pemangku kepentingan, KAI melakukan berbagai inisiatif penyaluran nilai ekonomi. Inisiatif tersebut terlaksana melalui sejumlah program dan kegiatan pemberdayaan, berupa dukungan layanan bagi pemangku kepentingan serta pembangunan infrastruktur umum bagi masyarakat. Pada 2024 Perseroan melakukan pemetaan terhadap dukungan layanan bagi pemangku kepentingan sebagai berikut:

Indirect Economic Impacts [GRI 203-1, 203-2, 204-1]

As part of our commitment to stakeholder value creation, KAI has implemented various economic value distribution initiatives. These initiatives are delivered through empowerment programs and activities, including stakeholder service support and public infrastructure development. In 2024, the Company mapped its stakeholder service support across the following areas:

Dampak Ekonomi bagi Pemangku Kepentingan [GRI 203-2]

(Dalam ribuan Rupiah)

Economic Impact for Stakeholders [GRI 203-2]

(In thousands of Rupiah)

Uraian / Description	2024	2023	2022
Aktivitas Operasi / Operational Activities			
Pembayaran kepada Pemasok / Payment to Suppliers	(4.294.353.570)	(12.614.784.290)	(9.701.299.798)
Pembayaran kepada Pekerja / Payment to Employees	(7.458.540.199)	(7.261.135.359)	(6.469.435.899)
Pembayaran kepada Pemerintah / Payment to Government	(1.004.309.937)	(656.220.091)	(221.003.573)
Pembayaran Pajak Penghasilan / Income Tax Payment	(384.311.387)	(452.680.995)	(261.362.844)
Pembayaran Beban Keuangan / Financial Expenses Payment	(2.411.259.511)	(1.357.714.336)	(900.937.343)

Dampak Ekonomi bagi Pemangku Kepentingan

(Dalam ribuan Rupiah)

Economic Impact for Stakeholders

(In thousands of Rupiah)

Uraian / Description	2024	2023	2022
Aktivitas Pendanaan / Financing Activities			
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Pendek / Payment of Short-Term Bank Loans	(6.193.008.174)	(6.007.777.797)	(14.606.472.528)
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Panjang / Payment of Long-Term Bank Loans	(1.297.379.732)	(1.236.391.211)	(941.505.588)
Pembayaran Liabilitas Sewa / Payment of Lease Liabilities	(70.992.284)	(31.554.208)	(37.190.355)
Pembayaran Pinjaman Program PEN / Repayment from government loans	(218.750.000)	(437.500.000)	-
Pembayaran Obligasi / Repayment of Bonds	(1.900.000.000)	-	(1.000.000.000)
Pembayaran Biaya Emisi Obligasi / Payment of Issuance Costs Bonds	(9.014.200)	-	(5.041.083)
Pembayaran Biaya Emisi Sukuk / Payment of Issuance Costs Sukuk	(3.418.720)	-	(1.785.917)
Pembayaran Dividen Entitas Anak / Subsidiary Dividend Payment	(570.036)	(448.465)	(298.264)

Perseroan juga berkomitmen menghadirkan dampak ekonomi tidak langsung berupa penyaluran dukungan infrastruktur bagi lingkungan. Informasi mengenai hal tersebut diungkapkan pada subbagian Kegiatan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan pada Laporan Keberlanjutan ini.

The Company remains committed to generating indirect economic impacts through infrastructure support for local communities. Detailed information regarding these initiatives is disclosed in the Corporate Social Responsibility section of this Sustainability Report.

Bantuan dari Pemerintah [GRI 201-4]

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 52 tahun 2024 tanggal 31 Desember 2024 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia, menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia telah melakukan penambahan penyertaan modal sebesar Rp2 triliun. Dana tersebut digunakan untuk menambah armada Kereta Rel Listrik (KRL) guna mengatasi lonjakan penumpang.

Government Assistance [GRI 201-4]

Based on Government Regulation of the Republic of Indonesia No. 52 of 2024 dated December 31, 2024, 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 Rp2 trillion. The funds were used for supporting the availability of Electric Multiple Unit (EMU) facilities to meet the needs of urban railway passenger transport.

Kinerja Lingkungan Hidup

Environmental Performance



Aktivitas operasional KAI memiliki keterkaitan dengan lingkungan hidup, terutama dalam aspek penggunaan energi, emisi, serta pengelolaan limbah dan sumber daya alam. Oleh karena itu, Perusahaan berkomitmen untuk meminimalkan dampak lingkungan melalui penerapan prinsip-prinsip keberlanjutan dalam setiap kegiatan operasional.

Pada bagian kinerja lingkungan hidup akan dijelaskan informasi mengenai 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.

Pada bagian ini juga mengungkapkan informasi mengenai upaya KAI dalam menjaga 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]

Dalam melakukan pengelolaan lingkungan hidup, KAI telah mengimplementasi sertifikasi ISO 14001:2015 tentang Sistem Manajemen Lingkungan secara menyeluruh pada aktivitas operasionalnya. Selain itu, KAI juga telah melakukan pendataan dan analisis mendalam mengenai seluruh kegiatan yang sejalan dengan nilai-nilai keberlanjutan, khususnya dalam aspek lingkungan hidup. Pendataan dan analisis ini bertujuan untuk mengevaluasi komitmen Perseroan dalam mewujudkan kegiatan bisnis yang ramah lingkungan dan bertanggung jawab.

KAI's operational activities are intrinsically linked to the environment, particularly in terms of energy consumption, emissions, as well as waste and natural resource management. Therefore, the Company is committed to minimizing environmental impact by implementing sustainability principles across all operational activities.

The environmental performance section will disclose information regarding environmental costs, use of environmentally friendly materials, volume and intensity of energy consumption, energy efficiency initiatives and achievements, utilization of renewable energy, and water consumption.

This section also discloses information on KAI's efforts to maintain biodiversity conservation, the amount and intensity of emissions produced by type, efforts and achievements in reducing emissions made, the amount of waste and effluent produced by type, waste and effluent management mechanisms, spills that occur, and 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 its environmental management efforts, KAI has comprehensively implemented ISO 14001:2015 certification for Environmental Management Systems across all operational activities. Additionally, KAI has conducted thorough data collection and analysis of all operations aligned with sustainability values, particularly in environmental aspects. This data collection and analysis aims to evaluate the Company's commitment to realizing environmentally friendly and responsible business practices.

Kinerja Lingkungan Hidup
Environmental Performance

Sepanjang tahun 2024 KAI telah menjalankan kegiatan yang mendukung pelestarian lingkungan dengan realisasi biaya mencapai Rp7.329.611.835,- meningkat dari tahun 2023 yang sejumlah Rp5.239.970.577,- dengan uraian sebagai berikut:

Throughout 2024, KAI has carried out activities that support environmental preservation with cost realization reaching Rp7,329,611,835, an increase from 2023 which amounted to Rp5,239,970,577, with the following description:

Realisasi Biaya Lingkungan Hidup Tahun 2024

Realization of Environmental Cost in 2024

No.	Program / Program	Output	Uraian / Description	Biaya (Rp) / Cost (Rp)
1	KAI Pling (Peduli Lingkungan) / KAI Pling (Care for Environment)	54 Tempat Sarana dan Prasarana Umum / 54 Public Facilities and Infrastructure Places	Perseroan memberikan bantuan berupa perbaikan jalan umum, pembangunan dan peningkatan sarana prasarana olahraga, serta perbaikan jembatan penyebrangan umum sebagai upaya mendukung pembangunan infrastruktur yang bermanfaat langsung bagi masyarakat dan meningkatkan kualitas hidup di lingkungan sekitar / The Company provides assistance such as repairing public roads and building, improving sports facilities and infrastructure, and repairing public pedestrian bridges as an effort to support infrastructure development that directly benefits the community and improves the quality of life in the surrounding environment.	4.255.476.500

No.	Program / Program	Output	Uraian / Description	Biaya (Rp) / Cost (Rp)
2	KAI Sar-I (Sarana Ibadah) / KAI Sar-I (Worship Facilities)	58 Tempat Sarana Ibadah / 58 Places of Worship Facilities	Bantuan yang diberikan melalui program ini mencakup pembangunan masjid, musala, gereja, serta sarana ibadah lainnya, termasuk pemberian bantuan karpet dan perlengkapan ibadah, sebagai bentuk dukungan terhadap pemenuhan kebutuhan spiritual dan kenyamanan beribadah bagi masyarakat lintas agama / Assistance provided through this program includes the construction of mosques, prayer rooms, churches, and other places of worship, including the provision of carpets and prayer equipment, as a form of support for fulfilling spiritual needs and comfort of worship for people of various religions.	1.934.736.706
3	KAI Go Green	22 Lokasi Penanaman Pohon / 22 Tree Planting Locations	Program ini mencakup berbagai bentuk bantuan di bidang pelestarian lingkungan, antara lain penanaman pohon di wilayah operasional perusahaan, pengelolaan sampah, penyediaan sanitasi dan akses air bersih, serta pemberian alat kendaraan operasional untuk pengangkutan sampah, sebagai upaya mendukung terciptanya lingkungan yang bersih, sehat, dan berkelanjutan. / This program includes various forms of assistance in the field of environmental conservation, including planting trees in the Company's operational areas, waste management, provision of sanitation and access to clean water, and provision of operational vehicles for waste transportation, as an effort to support the creation of a clean, healthy, and sustainable environment.	807.571.629
4	Mendukung Sosialisasi Keselamatan PERKA / Supporting PERKA Safety Dissemination	199 Titik Lokasi / 199 Location Points	Perseroan melaksanakan sosialisasi Peraturan Keamanan dan Keselamatan (PERKA) di lingkungan wilayah operasional perusahaan, yang dilakukan secara kolaboratif Bersama unit Pengamanan (PAM) dan komunitas Railfans, guna meningkatkan kesadaran serta partisipasi publik dalam menjaga keselamatan dan ketertiban di area perkeretaapian. / The Company carries out dissemination of the Security and Safety Regulations (PERKA) in the Company's operational areas, which is carried out collaboratively with the Security Unit (PAM) and the Railfans community, in order to increase public awareness and participation in maintaining safety and order in the railway area.	331.827.000
Jumlah				7.329.611.835

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. Selain itu KAI juga mengeluarkan Surat Edaran Pembatasan Penggunaan Plastik Sekali Pakai dan Bahan Yang Sulit Terurai Nomor SE.U/KL.403/VIII/2/KA-2024. Hal ini untuk meningkatkan kesadaran pekerja untuk mengurangi dampak negatif penggunaan plastik sekali pakai dan bahan yang sulit terurai terhadap lingkungan dalam upaya mewujudkan lingkungan yang bersih dan sehat serta berkelanjutan. [GRI 301-1, 301-2, 301-3]

Pada tahun 2024, KAI turut serta mendukung lingkungan berkelanjutan dengan melakukan pengurangan penggunaan kertas *boarding pass* melalui *Face Recognition Boarding Gate* dan *e-boarding* pada Access by KAI. Penerapan *Face Recognition Boarding Gate* juga berpengaruh terhadap

MATERIAL ASPECT

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. Additionally, the Company has issued Circular Letter No. SE.U/KL.403/VIII/2/KA-2024 on the Restriction of Single-Use Plastics and Non-Biodegradable Materials. This initiative aims to raise employee awareness about reducing the environmental impact of single-use plastics and non-biodegradable materials, supporting efforts to create a clean, healthy, and sustainable environment. [GRI 301-1, 301-2, 301-3]

In 2024, KAI participated in supporting a sustainable environment by reducing the use of paper boarding passes through the Face Recognition Boarding Gate and e-boarding at Access by KAI. The implementation of the Face Recognition Boarding Gate also has an impact on the efficiency of paper

efisiensi biaya pembelian kertas di sepanjang tahun 2024. Hingga 31 Desember 2024, KAI mencatat penggunaan kertas sebesar 78.890 rol, menurun 6,41% atau setara dengan 5.410 rol dibandingkan dengan tahun lalu sebesar 84.300 rol.

ASPEK ENERGI

Jumlah dan Intensitas Energi yang Digunakan [OJK F.6] [GRI 302-1, 302-2]

KAI telah melakukan penghitungan terhadap jumlah energi terbarukan berupa listrik yang berasal dari tenaga surya 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:

purchasing costs throughout 2024. As of December 31, 2024, KAI recorded paper usage of 78,890 rolls, a decrease of 6.41% or equivalent to 5,410 rolls compared to the previous year at 84,300 rolls.

ENERGY ASPECT

Amount and Intensity of Energy Used [OJK F.6] [GRI 302-1, 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 Baru Terbarukan

New and Renewable Energy Usage

No.	Uraian / Description	Listrik (kWh) / Electricity (kWh)		
		2024	2023	2022
1	Balai Yasa Yogyakarta / Yogyakarta Railway Workshop	342.650	-	-
2	Balai Yasa Lahat / Lahat Railway Workshop	422.400	-	-
3	Balai Yasa Surabaya Gubeng / Surabaya Gubeng Railway Workshop	194.700	-	-
4	Balai Yasa Tegal / Tegal Railway Workshop	352.550	-	-
5	Balai Yasa Manggarai / Manggarai Railway Workshop	-	252.000	-
6	DAOP 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	147.200	472.600	140.000
7	DAOP 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	245.500	-	60.000
8	DAOP 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	-	80.300	-
9	DAOP 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	-	123.200	6.000
10	DAOP 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	-	102.500	-
11	DAOP 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	28.600	107.300	-
12	DAOP 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	-	14.400	-
13	DAOP 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	-	134.000	-
14	DAOP 9 Jember / Operation Area 9 Jember	-	28.000	-
15	DIVRE I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	40.000	-	-
16	DIVRE II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	40.000	-	-
17	DIVRE III Palembang / Regional Division III Palembang	122.100	-	-
Jumlah / Total		1.935.700	1.314.300	206.000

Pemakaian Energi Baru Terbarukan

New and Renewable Energy Usage

No.	Uraian / Description	2024 Biosolar B35 / Biosolar B35	2023 Biosolar B30 / Biosolar B30	2022 Biosolar B30 / Biosolar B30
Per Wilayah / Per Region				
1	DAOP 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	48.273	2.738	2.738
2	DAOP 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	20.130	3.555	0
3	DAOP 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	5.234	12.229	8.110
4	DAOP 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	12.581	10.260	10.800
5	DAOP 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	11.129	11.759	11.699
6	DAOP 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	48.273	19.615	11.432
7	DAOP 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	4.964	6.280	2.570
8	DAOP 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	50.953	10.330	11.503
9	DAOP 9 Jember / Operation Area 9 Jember	8.633	7.764	7.610
10	DIVRE I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	5.880.097	6.131.057	5.280.622
11	DIVRE II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	3.105.101	2.204.341	2.246.955
12	DIVRE III Palembang / Regional Division III Palembang	2.251	6.492	11.162
13	DIVRE IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	65.419	10.200	4.200
14	BY Manggarai	24.800	25.109	24.807
15	BY Yogyakarta	400	0	0
16	BY Lahat	10.800	22.155	9.180
17	BY Surabaya Gubeng	17.000	26.900	18.150
18	BY Tegal	1.313	7.043	6.205
19	BY Pulubrayan	0	6.214	5.047

Energi Tak Terbarukan

Non-Renewable Energy

No.	Uraian / Description	Listrik (kWh) / Electricity (kWh)			Bensin (liter) / Fuel (liter)		
		2024	2023	2022	2024	2023	2022
1	Kantor Pusat / Head Office	2.731.798	2.642.701	2.642.201	42.623	3.652.251	3.578.525
Per Wilayah / Per Region							
2	DAOP 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	114.922	28.576.345	25.960.115	0	13.333	24.081
3	DAOP 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	3.889.471	4.691.807	5.404.404	1.157	5.690	31.897
4	DAOP 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	4.211.483	3.529.023	3.224.381	13.409	16.892	16.994
5	DAOP 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	9.068.936	8.637.081*	8.108.486*	5.027	4.788	4.080
6	DAOP 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	4.213.969	3.286.523	3.035.060	6.348	5.849	5.789
7	DAOP 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	5.838.844	4.562.658*	3.978.165*	20.586	19.152*	16.181*
8	DAOP 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	5.059.756	5.080.077	4.580.982	4.086	5.500*	5.577*

No.	Uraian / Description	Listrik (kWh) / Electricity (kWh)			Bensin (liter) / Fuel (liter)		
		2024	2023	2022	2024	2023	2022
9	DAOP 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	9.390.774	7.926.990	6.724.053	92.199	91.253*	89.101*
10	DAOP 9 Jember / Operation Area 9 Jember	1.542.597	1.256.657*	1.080.070*	10.560	0	0
11	DIVRE I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	4.099.740	3.082.872	2.650.703	10.440	2.520	2.520
12	DIVRE II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	634.455	596.948	508.843	13.432	19.502*	16.484*
13	DIVRE III Palembang / Regional Division III Palembang	5.126.720	4.916.942*	3.877.374*	87.716	88.054*	84.526*
14	DIVRE IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	4.755.348	3.603.359	3.077.489	67.220	1.200	7.200
15	BY Manggarai	1.131.965	1.088.464	1.030.768	8.854	8.728*	6,378*
16	BY Yogyakarta	966.203	1.018.869*	814.608*	4.510	4.849*	2.661*
17	BY Lahat	1.217.286	1.174.944	898.819	2.800	1.200	900
18	BY Surabaya Gubeng	1.106.766	114.490	98.340	2.119	2.097	2.204
19	BY Tegal	731.024	693.158	679.784	5.298	5.825	4.493
20	BY Pulubrayan	556.763	556.763	1.336.394	0	0	0

*Disajikan Kembali / Restated

Total Penggunaan Energi

Total Energy Use

No.	Sumber / Source	Satuan / Unit	2024	2023*	2022*
1	Listrik dari PLTS / Electricity from PLTS	GWh	1,94	1,31	0,21
		GJ	6.969	4.731	742
2	Listrik dari PLN / Electricity from PLN	GWh	66,27	87,04	79,71
		GJ	238.586	313.332	286.960
3	Bensin / Fuel	Kilo Liter	398	3.949	3.893
		GJ	13.625	135.045	133.148
4	Biosolar B35 / Biodiesel B35	Kilo Liter	9.317	8.524	7.673
		GJ	353.128	323.061	290.799
Jumlah / Total		GJ	612.721	776.648	711.648

*Disajikan Kembali / Restated

- 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 Fuel = 0.0342 GJ
- 1 Liter of Diesel = 0.0379 GJ
- The conversion of fuel (Fuel and Biodiesel) 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>

Inisiatif keberlanjutan dan usaha yang dilakukan KAI berhasil menurunkan intensitas pemakaian energi pada semua perbandingan mencakup jumlah penumpang, jumlah ton barang, dan total pendapatan.

KAI's sustainability initiatives and efforts have succeeded in reducing the intensity of energy use in all comparisons including the number of passengers, the number of tons of goods, and total revenue.

Intensitas Energi [GRI 302-3]

Energy Intensity [GRI 302-3]

Energi / Energy	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Total Penggunaan Energi / Energy Usage Amount	GJ	612.721	776.170	711.648
Jumlah Produksi / Production Quantity	Penumpang / Passenger	453.343.189	388.776.603	284.448.804
Intensitas Pemakaian Energi per Penumpang / Energy Usage Intensity per Passenger	Gigajoules/ Penumpang / Gigajoules/Passenger	0,0014	0,0020	0,0025
Jumlah Produksi Angkutan Barang / Cargo Production Quantity	Ton Barang / Ton Cargo	69.201.670	63.694.966	58.006.880
Intensitas Pemakaian Energi per Ton Barang / Energy Usage Intensity per Ton Cargo	Gigajoules/Ton Barang / Gigajoules/Ton Cargo	0,0089	0,0122	0,0123
Total Pendapatan / Total Revenue	Miliar Rp / Billion Rp	36.108.216	35.106.535	25.577.639
Intensitas Pemakaian Energi per Pendapatan / Energy Usage Intensity per Revenue	Gigajoules/Miliar Rp / Gigajoules/Billion Rp	0,0170	0,0221	0,0278

Pada tahun 2024, KAI berhasil menunjukkan adanya penurunan konsumsi energi yang digunakan untuk aktivitas operasional Perusahaan. KAI juga memastikan bahwa data konsumsi energi sepanjang tahun 2024 telah diverifikasi oleh pihak ketiga, sehingga informasi yang disampaikan telah diaudit secara optimal dan independen.

In 2024, KAI successfully demonstrated a decrease in energy consumption used for the Company's operational activities. KAI also ensures that energy consumption data throughout 2024 has been verified by a third party, so that the information submitted has been audited optimally and independently.

Kebijakan Penggunaan Energi Baru Terbarukan dan Implementasinya

KAI menerapkan kebijakan dalam penggunaan energi baru terbarukan dalam aktivitas operasi Perusahaan sebagai wujud kontribusi bagi pemenuhan tujuan-tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*). Kebijakan tersebut diatur dalam Kebijakan *Health, Safety, Security, and Environment* (HSSE) Nomor: KS.102/XII/1/KA-2022 dan Kebijakan Keberlanjutan Nomor:KL.504/IX/13/KA-2024, yang secara khusus menyatakan tujuan KAI dalam mengadaptasi perubahan iklim dengan ikut berkontribusi menurunkan emisi karbon antara lain melalui penerapan penggunaan energi baru terbarukan dalam aspek lingkungan.

New and Renewable Energy Policy and Its Implementation

KAI has implemented a renewable energy policy in its operational activities as part of its commitment to achieving the Sustainable Development Goals (SDGs). This policy is governed by the Health, Safety, Security, and Environment (HSSE) Policy No. KS.102/XII/1/KA-2022 and the Sustainability Policy No. KL.504/IX/13/KA-2024, which specifically outline KAI's objectives in climate change adaptation by contributing to carbon emission reduction. This includes, among other measures, the implementation of renewable energy initiatives within environmental aspects.

Untuk mendukung pelaksanaan Kebijakan HSSE dan Kebijakan Keberlanjutan berjalan optimal, sepanjang tahun 2024 KAI telah mensosialisasikan kepada seluruh wilayah operasional KAI baik secara digital (melalui *Rail Document System* maupun *E-Office*), maupun sosialisasi secara langsung kepada jajaran Daop, Divre, dan Anak Perusahaan yang dipasang pada Kantor, Stasiun, serta Unit Pelayanan Teknis lainnya. Kebijakan HSSE dan Kebijakan Keberlanjutan diwujudkan dalam bentuk sejumlah kegiatan, antara lain 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 melakukan upaya pencapaian efisiensi energi dengan cara penghematan listrik sebagai langkah mengurangi dampak lingkungan dari aktivitas Perusahaan sekaligus mendukung program Pemerintah mewujudkan *net zero emission* pada tahun 2060. Pada tahun 2024 penggunaan listrik di kantor pusat KAI mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2023. KAI terus menjalankan komitmennya dalam meningkatkan efisiensi energi melalui penggunaan teknologi hemat energi dan praktik operasional yang berkelanjutan serta penerapan inovasi berupa penggunaan energi terbarukan, yaitu tenaga surya untuk memenuhi kebutuhan listrik.

To ensure effective implementation of the HSSE and Sustainability Policies, throughout 2024, KAI has conducted comprehensive dissemination programs across all KAI operational areas. These awareness campaigns have been delivered through both digital channels (via the Rail Document System and E-Office platforms) and in-person sessions for Operational Area, Regional Division, and Subsidiary personnel, with policy materials displayed at the office, stations, and other technical service units. The HSSE and Sustainability Policies have been operationalized through various initiatives, including the implementation of B35 biofuel, the installation of solar panels at multiple stations, and the deployment of electric vehicles for operational activities.

Energy Efficiency Efforts and Renewable Energy Adoption [OJK F.7] [GRI 3-3, 302-4, 302-5]

KAI is actively pursuing energy efficiency through electricity conservation measures, which serve to reduce both the Company's environmental footprint while supporting the Government's net zero emission targets by 2060. In 2024, electricity consumption at KAI's headquarters increased compared to 2023 levels. The Company maintains its commitment to improving energy efficiency by implementing energy-saving technologies, adopting sustainable operational practices, and introducing renewable energy solutions, particularly solar power generation to meet electricity demands.

Proporsi Penggunaan Kereta Listrik

Proportion of Electric Train Usage		
Jenis Kereta / Type of Trains	Jumlah Armada / Total Fleets	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
Gambir Station 45,5 kWp

Gedung JRC 40 kWP
JRC Building 40 kWp

2023

Sudah Operasional
Already Operated

40 Stasiun
40 Stations

Instalasi PLTS di 15 stasiun
PLTS Installation in 15 stations

Balai Yasa Manggarai (Sudah operasional)
Already Operated

Instalasi PLTS di 15 stasiun
PLTS Installation in 15 station

Balai Yasa Yogyakarta (Implementasi tahap I 33 kWP)
33 kWp phase I Implementation



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

2025

Sudah Operasional
Already Operated

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. Kiaracondong Station

12. Tasik Station
13. Daop 4 Semarang Head Office
14. Klaten Station
15. Wates Station
16. Daop 8 Surabaya Head Office
17. Divre II Head Office
18. Divre IV Head Office
19. BY Pulubrayan
20. Depo Simpang



Implementasi PLTS tahun 2024

Solar Panel Implementation in 2024

Jumlah Titik Pemasangan PLTS / PLTS Installation Points	Total Kapasitas PLTS (KWP) / Total PLTS Capacity (KWP)	Pengurangan Emisi CO ² Nov-Des 2024 (Ton CO ²) / CO ² Emission Reduction Nov- Dec 2024 (Ton CO ²)
Balai Yasa Yogyakarta / Yogyakarta Railway Workshop	342,65	96,11
Balai Yasa Lahat / Lahat Railway Workshop	422,40	118,48
Balai Yasa Surabaya Gubeng / Surabaya Gubeng Railway Workshop	194,70	54,61
Balai Yasa Tegal / Tegal Railway Workshop	352,55	98,89
Divre III Palembang / Palembang III Regional Division	122,10	34,25
Stasiun Tanjung Karang / Tanjung Karang Station	50,00	14,03
Stasiun Medan / Medan Station	40,00	11,22
Stasiun Padang / Padang Station	40,00	11,22
Stasiun Banjar / Banjar Station	15,00	4,21
Stasiun Bandung / Bandung Station	60,50	16,97
Stasiun Bandung Skybridge / Bandung Skybridge Station	50,00	14,03
Stasiun BNI City / BNI City Station	14,30	4,01
Stasiun Batu Ceper / Batu Ceper Station	38,50	10,80
Stasiun Padalarang / Padalarang Station	30,00	8,42
Stasiun Cimahi / Cimahi Station	30,00	8,42
Daop II Bandung / Bandung II Operational Area	40,00	11,22
Griya Karya Soka / Karya Soka Work House	40,00	11,22
Griya Karya Cipinang / Cipinang Work House	7,20	2,02
Griya Karya Banjar / Banjar Work House	10,00	2,81
Griya Karya Kertosono / Kertosono Work House	14,30	4,01
Total	1.914,20	118,48

Sebagai bagian dari komitmen terhadap keberlanjutan dan efisiensi energi, KAI telah menyusun *roadmap* pemasangan panel surya dari tahun ke tahun yang menunjukkan peningkatan signifikan dalam kapasitas dan cakupan lokasi. Pada tahun 2024, KAI merealisasikan pemasangan panel surya di 20 lokasi yang terdiri dari 4 Balai Yasa, 1 Kantor Divre, 1 Kantor Daop, 10 Stasiun dan 4 Griya Karya.

Per 31 Desember 2024, penggunaan panel surya telah diimplementasikan di beberapa lokasi yakni Gedung Jakarta Railway Center, 53 Stasiun KAI, Balai Yasa Lahat, Balai Yasa Surabaya Gubeng, Balai Yasa Tegal, GK Soka, GK Cipinang, GK Banjar, GK Kertosono, Kantor Daop 2, serta Kantor Divre III.

As part of its commitment to sustainability and energy efficiency, KAI has developed a solar panel installation roadmap demonstrating significant annual growth in capacity and coverage. In 2024, the Company implemented solar panel installations across 20 locations, comprising 4 railway workshops (Balai Yasa), 1 Regional Division (Kantor Divre), 1 Operational Area Offices (Kantor Daop), 10 stations, and 4 Work House (Griya Karya) facilities.

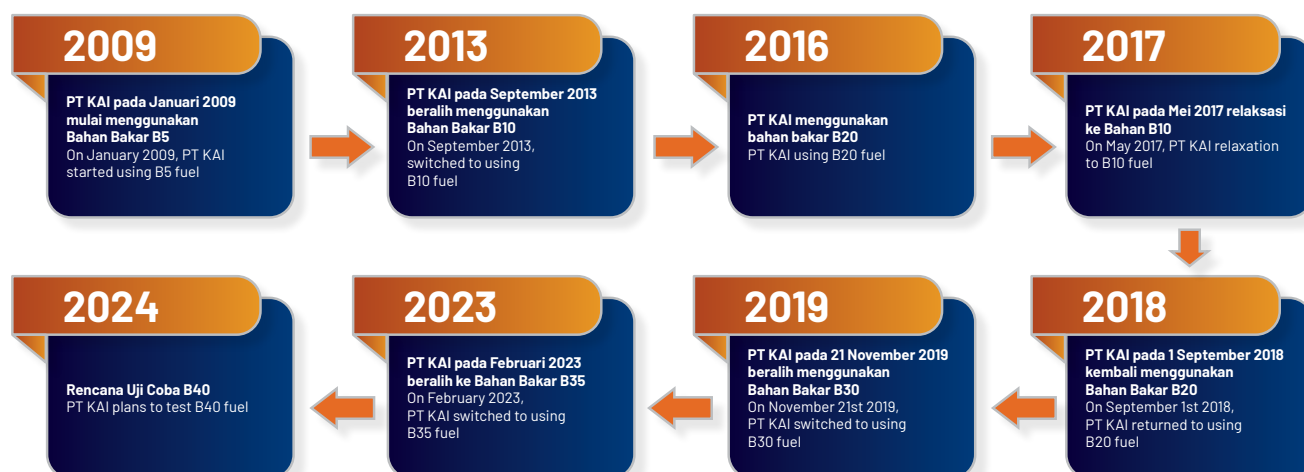
As of December 31, 2024, solar panel implementation has been completed at key locations including Gambir Station, Jakarta Railway Center building, 50 KAI stations, Lahat Railway Workshop, Surabaya Gubeng Railway Workshop, Tegal Railway Workshop, Soka GK, Cipinang GK, Banjar GK, Kertosono GK, Operational Area 2 Office, and Regional Division III Office.

Solar Panel Installation Roadmap



KAI berkomitmen untuk mendukung program pemerintah mewujudkan *net zero emission* melalui berbagai langkah strategis. Berawal dari komitmen tersebut, KAI telah mengganti penggunaan bahan bakar solar dengan bahan bakar biosolar, yang terbuat dari solar yang dicampur dengan minyak nabati yang bersumber dari tanaman seperti jarak dan kelapa sawit. Penggunaan bahan bakar biosolar sudah diinisiasi pemerintah sejak 2009. Penelitian dan pengembangan perlahan menaikkan persentase sumber terbarukan dari 5% minyak nabati menjadi 40% minyak nabati sebagaimana *flowchart* berikut:

KAI is committed to supporting the government's program to realize net zero emissions through various strategic steps. Based on the commitment, KAI has replaced the use of diesel fuel with biodiesel fuel, which is made from diesel mixed with vegetable oils sourced from plants such as castor and palm oil. The use of biodiesel fuel has been initiated by the government since 2009. Research and development have slowly increased the percentage of renewable sources from 5% vegetable oil to 40% vegetable oil as shown in the following flowchart:



Pada tahun 2025 KAI berencana mewujudkan bisnis yang ramah lingkungan ditunjukkan melalui penerapan B40 untuk kereta api. Uji penggunaan pada KA dilakukan untuk bahan bakar mesin lokomotif dan mesin genset KA. Uji penggunaan mesin lokomotif dilakukan pada satu kereta barang rute Jakarta-Surabaya, sedangkan uji genset dilakukan pada KA Bogowonto rute Lempuyangan-Pasar Senen. Untuk melakukan uji penggunaan, KAI membangun fasilitas *blending* (pencampuran bahan bakar) dan pengisian bahan bakar di 5 (lima) Lokasi, yaitu Cipinang (Jakarta), Aryawinangun (Cirebon), Lempuyangan (Yogyakarta), Cepu (Blora), dan Pasar Turi (Surabaya).

Selain itu, KAI juga telah melaksanakan pelatihan khusus terkait manajemen energi yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dalam menurunkan konsumsi energi yang berlebihan. Pelatihan ini merupakan bentuk investasi KAI yang sejalan dengan strategi keberlanjutan, serta upaya konstruktif mengembangkan kapabilitas sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Berikut ini merupakan informasi mengenai pelatihan khusus terkait manajemen energi yang dilakukan oleh KAI pada tahun 2024:

Materi Jenis Pelatihan / Types of Training	Penyelenggara / Organizers	Peserta Tujuan / Objectives
Pelatihan dan Sertifikasi GRC dan ESGRC / GRC and ESGRC Training and Certification	NTRINSICS	Untuk meningkatkan kompetensi, meningkatkan pengetahuan, dan keterampilan eksekutif di bidang GRC serta ESGRC. / To improve competency, enhance knowledge, and executive skills in the field of GRC and ESGRC. Pelatihan dan sertifikasi ini meliputi Kepatuhan, Tata Kelola Perusahaan, Manajemen Risiko, Manajemen K3L. / This training and certification includes Compliance, Corporate Governance, Risk Management, OHSE Management.
Pelatihan ESG / ESG Training	CRMS	Untuk meningkatkan kompetensi dalam memahami dasar dasar ESG dan membantu pengelolaan risiko yang lebih baik. / To improve competency in understanding the basics of ESG and help better risk management. Pelatihan ini meliputi Manajemen Risiko, Manajemen Bisnis Berkelanjutan, Perencanaan Strategis Perusahaan (Corporate Strategic Planning), Hubungan Pemangku Kepentingan, Manajemen K3L / This training includes Risk Management, Sustainable Business Management, Corporate Strategic Planning, Stakeholder Relations, OHSE Management

ASPEK AIR

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

Kegiatan usaha KAI dibidang transportasi massal perkeretaapian yang melayani jutaan masyarakat, membutuhkan air bersih setiap harinya. Kebutuhan air bersih digunakan untuk keperluan domestik pekerja dan penumpang seperti kebutuhan di kamar kecil (toilet), wudhu dan lain sebagainya. Selain itu, air bersih juga digunakan dalam kegiatan operasional KAI, terutama untuk pencucian kereta dan gerbong setiap harinya, guna menjaga kebersihan dan kenyamanan sarana transportasi.

In 2025, KAI aims to implement environmentally friendly practices by adopting B40 fuel for trains. A use test was conducted to evaluate the performance of this biofuel in locomotive engines and train generator engines. The test for locomotive engines took place on a freight train operating the Jakarta-Surabaya route, while the generator engine test was conducted on the Bogowonto train along the Lempuyangan-Pasar Senen route. To facilitate these tests, KAI established blending (fuel mixing) and refueling facilities at 5 (five) locations: Cipinang (Jakarta), Aryawinangun (Cirebon), Lempuyangan (Yogyakarta), Cepu (Blora), and Pasar Turi (Surabaya).

In addition, KAI has also conducted special training related to energy management aimed at increasing awareness in reducing excessive energy consumption. This training is a form of KAI's investment in line with the sustainability strategy, as well as a constructive effort to develop the capabilities of the human resources involved in it. Information regarding special training related to energy management conducted by KAI in 2024 is as follows:

WATER ASPECT

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

KAI's business activities in mass rail transportation, serving millions of people daily, require substantial clean water supplies. The clean water is used for domestic needs of employees and passengers, including restroom (toilet) facilities, ablution areas, and other similar requirements. In addition, clean water is utilized for KAI's operational activities, particularly for the daily washing of trains and carriages to maintain cleanliness and comfort of transportation facilities.

Sumber air yang digunakan oleh KAI sebagian besar berasal dari Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) dan air tanah. Perseroan menggunakan air tanah yang dipompa dengan mesin tanah, jika sewaktu-waktu PDAM bermasalah. Untuk menjaga ketersediaan air bersih, KAI melakukan berbagai upaya efisiensi penggunaan air. KAI mendorong pekerja untuk bijak dalam menggunakan air bersih. Di samping itu, KAI senantiasa memastikan penggunaan air secara internal dan untuk prosedur kebersihan dilakukan secara hemat terutama pada kawasan-kawasan operasional yang merupakan daerah rawan kekeringan.

Selain mengupayakan efisiensi penggunaan air, KAI juga terus berinovasi dalam pengelolaan air secara berkelanjutan. KAI telah mengadopsi teknologi ramah lingkungan dengan mengimplementasikan sistem *automatic train wash plant* (ATWP) di Lintas Raya Terpadu (LRT) Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi (Jabodebek). Dengan sistem tersebut, pencucian kereta dilakukan secara otomatis dengan efisiensi tinggi dan penggunaan air yang lebih sedikit.

Teknologi ATWP dilengkapi dengan *water treatment system*, yang mengolah air bekas pencucian agar dapat digunakan kembali. Dengan teknologi tersebut, air yang sebelumnya digunakan untuk membersihkan kereta akan disaring untuk memisahkan kotoran, seperti tanah, pasir, oli, dan lemak. Proses tersebut memungkinkan pengurangan konsumsi air baru secara signifikan dan mendukung prinsip daur ulang air secara berkelanjutan. Selain itu, air yang digunakan untuk pembilasan akhir pada sistem ATWP adalah *demineralizing water*, yaitu air murni yang bebas dari mineral dan bahan kimia. **[GRI 303-2]** Hal itu tidak hanya menjaga kualitas kebersihan kereta, tetapi juga memastikan dampak lingkungan yang minimal. Dengan berbagai upaya efisiensi air yang dilakukan, KAI terus berkomitmen untuk mendukung pelestarian sumber daya air.

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

The water sources used by KAI primarily come from Local Water Utilities (PDAM) and groundwater. The Company utilizes groundwater extracted by pumps as backup in the event that PDAM experiences service disruptions. To ensure clean water availability, KAI implements various water efficiency measures. KAI encourages employees to use water resources wisely. Furthermore, KAI consistently ensures water is used efficiently for both internal purposes and cleaning procedures, especially in operational areas prone to drought conditions.

In addition to water efficiency efforts, KAI continues to innovate in sustainable water management. The Company has adopted environmentally friendly technology by implementing Automatic Train Wash Plants (ATWP) for the Jakarta, Bogor, Depok, and Bekasi (Jabodebek) LRT system. This advanced system enables efficient, automated train washing with significantly reduced water consumption.

The ATWP system incorporates a water treatment facility that processes used wash water for reuse. Through this technology, water previously used for train cleaning undergoes filtration to remove contaminants such as dirt, sand, oil, and grease. This process enables substantial reduction in freshwater consumption while supporting sustainable water recycling principles. Furthermore, the ATWP system utilizes demineralized water for final rinsing - purified water free from minerals and chemicals. **[GRI 303-2]** This approach not only maintains train cleanliness standards but also minimizes environmental impact. Through these comprehensive water management initiatives, KAI remains committed to supporting water resource conservation.

To monitor water usage, KAI conducts detailed tracking of water consumption across its head office, all operational units, and subsidiaries, with the following results:

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

KAI Water Use [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)		
		2024	2023	2022	2024	2023	2022	2024	2023	2022
1	Kantor Pusat / Head Office	0	0	0	0	24,00	21,6	7,45	7,56	6,80
Per Wilayah / Per Region										
2	DAOP 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	0	0	0	0	26,76	26,15	0	23,160	29,31
3	DAOP 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	0	0	0	64,09	5,10	5,10	0	10,85	24,43
4	DAOP 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	0	0	0	73,94	0	0	5,58	4,92	4,14
5	DAOP 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	0	0	0	142,6	0	0	2,09	1,99	2,34
6	DAOP 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	0	0	0	66,27	65,48	74,48	10,67	3,80	3,34
7	DAOP 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	0	0	0	129,23	12,05	10,12	0	2,45	2,24
8	DAOP 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	0	0	0	6,20	8,30	8,30	5,48	3,15	5,15
9	DAOP 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	0	16,43	13,96	0	10,05	10,05	53,00	46,00	40,52
10	DAOP 9 Jember / Operation Area 9 Jember	19,34	17,63*	37,70*	0	0	0	0	17,63	37,69
11	DIVRE I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	0	0	0	0,000096	0,06*	0,05*	15,65	0	12,34
12	DIVRE II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	3,56	0	2,07	0	0	4,79	26,29	2,05	5,38
13	DIVRE III Palembang / Regional Division III Palembang	91,51	9,80	1,34	0	0	0,38	0	0	10,25
14	DIVRE IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	0	0	0	36,50	35,16	36,49	0	0	3,78
15	BY Manggarai	0	0	0	6,13	11,41*	2,15	0	0	0
16	BY Yogyakarta	0	0	0	40,13	43,60	46,88	0	0	0
17	BY Lahat	0	0	172,80	14,75	7,80	7,60	0	0	0
18	BY Surabaya Gubeng	0	0	0	36,95	14,93	15,11	0	0	4,87
19	BY Tegal	0	0	0	5,50	5,50	5,90	0	0,80	0,41
20	BY Pulubrayan	0	0	0	3,96	3,96	3,96	0	0	1,06

*) Disajikan kembali / Restated

Total Penggunaan dan Pengambilan Air Berdasarkan Sumber
[OJK F.8] [GRI 303-3]

Total Water Use and Withdrawal by Source [OJK F.8] [GRI 303-3]

Air / Water	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Air Permukaan / Surface Water	Megaliter	114,41	43,86	227,87
Air Tanah / Groundwater	Megaliter	626,25	274,16	279,11
Air PDAM / PDAM Water	Megaliter	179,57	124,36	194,05
Total	Megaliter	920,23	442,38	701,03

Jumlah konsumsi air KAI sebanding dengan jumlah air yang dibuang, sehingga total penggunaan dan pembuangan air adalah sama. Namun KAI belum melakukan pembuangan air berdasarkan tujuan secara rinci. Di tahun mendatang KAI akan melakukan penghitungan untuk meningkatkan upaya pelestarian lingkungan. **[GRI 303-4, 303-5]**

Pada tahun 2024, KAI telah mengimplementasikan strategi pengelolaan air dengan tepat. Hal ini tercermin melalui keberhasilan Perusahaan dalam menyediakan *Water Station* di sejumlah stasiun yang beroperasi. Penerapan *Water Station* ini bertujuan untuk menjaga Kesehatan Masyarakat melalui pemenuhan nutrisi mineralnya. Guna menjaga kualitas air yang baik, KAI telah melakukan pengujian laboratorium (baku mutu) berdasarkan Permenkes No.492 tahun 2010 tentang Persyaratan Kualitas air minum. Hingga akhir tahun 2024, Perseroan telah memiliki *Water Station* sebanyak 81 unit di 23 lokasi berbeda. Adapun rincian lokasi *water station* adalah sebagai berikut:

1. Stasiun Gambir
2. Stasiun Pasar Senen
3. Stasiun Bandung
4. Stasiun Kiaracondong
5. Stasiun Cirebon
6. Stasiun Cirebon Prujakan
7. Stasiun Semarang Tawang Bank Jateng
8. Stasiun Semarang Poncol
9. Stasiun Purwokerto
10. Stasiun Kutoarjo
11. Stasiun Yogyakarta
12. Stasiun Lempuyangan
13. Stasiun Solo Balapan
14. Stasiun Purwosari
15. Stasiun Madiun
16. Stasiun Kertosono
17. Stasiun Kediri
18. Stasiun Blitar
19. Stasiun Surabaya Gubeng
20. Stasiun Surabaya Pasar Turi
21. Stasiun Malang
22. Stasiun Jember
23. Stasiun Tanjung Karang

KAI's water consumption is equal to the amount of water discharged; therefore, the total usage and discharge of water are equal. However, KAI has not yet conducted detailed water disposal by purpose. KAI will conduct calculations in the coming year to improve environmental conservation efforts. **[GRI 303-4, 303-5]**

In 2024, KAI has implemented a proper water management strategy as reflected in the Company's success in providing *Water Stations* at a number of operating stations. The implementation of this *Water Station* aims to maintain Public Health by fulfilling its mineral nutrition. In order to maintain good water quality, KAI has conducted laboratory testing (quality standards) based on Regulation of the Minister of Health No. 492 of 2010 on Drinking Water Quality Requirements. By the end of 2024, the Company has 81 *Water Station* units, in 23 different locations. Details on the locations of the water stations are as follows:

1. Gambir Station
2. Pasar Senen Station
3. Bandung Station
4. Kiaracondong Station
5. Cirebon Station
6. Cirebon Prujakan Station
7. Semarang Tawang Bank Jateng Station
8. Semarang Poncol Station
9. Purwokerto Station
10. Kutoarjo Station
11. Yogyakarta Station
12. Lempuyangan Station
13. Solo Balapan Station
14. Purwosari Station
15. Madiun Station
16. Kertosono Station
17. Kediri Station
18. Blitar Station
19. Surabaya Gubeng Station
20. Surabaya Pasar Turi Station
21. Malang Station
22. Jember Station
23. Tanjung Karang Station

Manajemen Dampak yang Berkaitan dengan Pembuangan Air [GRI 303-2]

KAI memahami pentingnya untuk menjaga kebersihan dan kualitas badan air seperti sungai, danau, dan laut karena merupakan sumber kehidupan bagi manusia dan makhluk hidup lainnya. Upaya menjaga badan air dilakukan oleh KAI dengan memastikan limbah yang dibuang ke lingkungan memenuhi standar baku mutu yang ditetapkan dan tidak mencemari sumber air. KAI melakukan pengujian terhadap kualitas air yang didaur ulang oleh Perusahaan.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan laboratorium terakreditasi, guna memastikan bahwa kualitas air hasil daur ulang memenuhi standar dan aman untuk digunakan kembali dalam kegiatan operasional. Pengujian dilakukan pada tiap Daop dan Balai Yasa, sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 22 tahun 2021. Untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan lingkungan, Perseroan memberikan laporan kepada Kementerian KLHK dan Pemerintah setempat yang diberikan setiap 6 (enam) bulan sekali.

Dampak Ekonomi dari Penghematan Air

Efisiensi penggunaan air tidak hanya berdampak positif terhadap pelestarian lingkungan, tetapi juga dapat membantu operasional KAI dalam menghemat biaya pengeluaran untuk PDAM dan biaya listrik pompa air tanah. KAI akan terus menerapkan keberlanjutan demi pelestarian lingkungan dan penguatan ekonomi.

ASPEK KEANEKARAGAMAN HAYATI

Dampak terhadap Keanekaragaman Hayati [OJK F.9]

Kegiatan bisnis KAI tidak berdampak secara langsung terhadap area konservasi atau memiliki keanekaragaman hayati. Walaupun demikian, KAI berkomitmen untuk menjaga dan mengelola dampak negatif terhadap ekosistem. KAI memastikan memenuhi seluruh persyaratan lingkungan mencakup Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UPL), Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL), Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH) serta Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH).

Pada tahun 2024 KAI telah memiliki dan melaksanakan 37 UKL-UPL pada 12 wilayah operasional, 30 AMDAL yang berada di 7 wilayah, 12 DELH pada 4 wilayah operasional, serta 52 DPLH yang terletak pada 16 wilayah. KAI juga telah melakukan kajian untuk memetakan risiko operasional bisnis Perusahaan terhadap keanekaragaman hayati, yang telah dijabarkan dalam bab tata kelola keberlanjutan.

Management of Water Discharge Impact [GRI 303-2]

KAI understands the importance of maintaining the cleanliness and quality of water bodies such as rivers, lakes, and seas as they are vital life sources for humans and other living creatures. KAI's efforts to protect water bodies include ensuring that waste discharged into the environment meets established quality standards and does not pollute water sources. KAI conducts testing on the quality of water recycled by the Company.

Testing is carried out using an accredited laboratory, to ensure that the quality of recycled water meets standards and is safe for reuse in operational activities. Testing is carried out at each Operational Area and Railway Workshop, in accordance with Government Regulation (PP) No. 22 of 2021. To ensure compliance with environmental regulations, the Company provides reports to the Ministry of Environment and Forestry and the local government every 6 (six) months.

Economic Impact of Water Conservation

Water efficiency initiatives not only create positive environmental benefits but also help PT KAI reduce operational costs, including expenses for PDAM water supply and electricity for groundwater pumps. KAI remains committed to implementing sustainable practices to support both environmental preservation and economic strengthening.

BIODIVERSITY ASPECT

Impact on Biodiversity [OJK F.9]

KAI's business operations do not directly impact conservation areas or biodiversity-rich zones. Nevertheless, KAI remains committed to preventing and managing any potential negative impacts on ecosystems. The Company ensures compliance with all environmental requirements, including Environmental Management and Monitoring Efforts (UKL-UPL) Environmental Impact Assessments (AMDAL), Environmental Evaluation Document (DELH) and Environmental Management Document (DPLH).

In 2024, KAI has had and implemented 37 UKL-UPL in 12 operational areas, 30 AMDAL in 7 areas, 12 DELH in 4 operational areas, and 52 DPLH in 16 areas. KAI has also conducted a study to map the Company's business operational risks to biodiversity, which has been described in the sustainability governance chapter.

Selain itu, KAI berupaya kuat menghadirkan kontribusi positif terhadap upaya pelestarian lingkungan di sekitar area operasional melalui pelaksanaan Tanggung Jawab Sosial Lingkungan Peduli Lingkungan (KAI-Pling). Program KAI-Pling merupakan wujud nyata KAI dalam menyalurkan nilai manfaat terhadap lingkungan, sarana dan prasarana umum, pengelolaan sampah, serta penanaman pohon di wilayah operasional KAI. **[GRI 304-2]**

Untuk program penanaman pohon, dilakukan tidak hanya terbatas pada wilayah operasional Perusahaan, seperti area stasiun, perkantoran, dan sepanjang lintasan rel kereta api, namun juga di luar wilayah operasional bisnis Perseroan. Hal ini merupakan bukti nyata komitmen KAI dalam menjaga kelestarian lingkungan secara berkelanjutan. Sejalan dengan komitmen tersebut, Perseroan turut berkontribusi menyukseskan program BUMN Hijaukan Indonesia sebagai bentuk pelestarian lingkungan dan keanekaragaman hayati. **[GRI 304-3]**

Usaha Konservasi Keanekaragaman Hayati [OJK F.10]

Kegiatan usaha KAI dilaksanakan pada area yang seluruhnya tidak berada di dekat ataupun masuk ke dalam daerah konservasi atau yang memiliki keanekaragaman hayati untuk dilestarikan. Mengacu hal itu, maka tidak terdapat informasi mengenai usaha dan daftar spesies konservasi keanekaragaman hayati untuk diungkapkan pada bagian ini. **[GRI 304-4]** Walaupun demikian, KAI terus-menerus mendukung pelestarian keanekaragaman hayati, baik dalam bentuk penanaman pada area stasiun dan kantor KAI maupun penanaman untuk masyarakat eksternal di sekitar area operasional KAI. Selain itu, KAI juga telah melakukan pemutakhiran kebijakan terkait keanekaragaman hayati dan non-deforestasi dengan memenuhi ruang lingkup yang dibutuhkan serta memperluas cakupannya hingga ke pemasok dan mitra kerja.

Hingga tahun 2024, Perseroan telah melakukan penanaman pohon sebanyak 99.519 pohon, yang tersebar di stasiun dan kantor PT KAI sebanyak 38.558, untuk Masyarakat eksternal sebanyak 52.727, dan KAI Group sebanyak 3.234 pohon. Berikut ini merupakan informasi jumlah pohon yang ditanam oleh Perseroan selama 4 (empat) tahun terakhir:

Furthermore, KAI actively contributes to environmental conservation efforts around its operational areas through its Corporate Social and Environmental Responsibility Program - KAI Peduli Lingkungan (KAI-Pling). The KAI-Pling program demonstrates the Company's tangible contributions to environmental sustainability, including public infrastructure improvements, waste management systems, and tree planting initiatives within KAI's operational areas. **[GRI 304-2]**

The tree planting program extends beyond the Company's operational zones such as stations, offices, and railway tracks to areas outside KAI's business operations. This demonstrates KAI's concrete commitment to sustainable environmental preservation. Aligned with this commitment, the Company actively supports the "BUMN Hijaukan Indonesia" program as part of its environmental and biodiversity conservation efforts. **[GRI 304-3]**

Biodiversity conservation efforts [OJK F.10]

KAI's business operations are conducted in areas that are neither adjacent to nor located within conservation zones or biodiversity-rich areas requiring preservation. Therefore, there is no information regarding biodiversity conservation efforts or lists of species to disclose in this section. **[GRI 304-4]** Nevertheless, KAI continuously supports biodiversity conservation through tree planting initiatives both within KAI station and office areas, as well as in external communities surrounding KAI's operational zones. Moreover, KAI has also updated its policies related to biodiversity and non-deforestation by fulfilling the required scope and expanding its scope to suppliers and work partners.

As of 2024, the Company has planted 99,519 trees, spread across PT KAI stations and offices as many as 38,558, for the external community as many as 52,727, and KAI Group as many as 3,234 trees. Information on the number of trees planted by the Company during the last 4 (four) years:

Tahun / Year	Jumlah Pohon / Number of Trees
2024	5.216
2023	17.123
2022	64.157
2021	13.023
Total	99.519

Pohon yang ditanam dari beragam spesies 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:

The planted trees consist of various species selected according to their planting locations, including mangrove, tabebuia, rain tree, fruit trees, pule, sugar palm, and others. KAI also participates in the collaborative “BUMN Hijaukan Indonesia” program in areas surrounding its business operations. The disclosure regarding these efforts is as follows:

Jenis Pohon yang Ditanam di Wilayah Operasi KAI

Types of Trees Planted in KAI Operational Areas

No.	DAOP / Operation Area	Jumlah Pohon / Total Trees	Jenis Pohon / Type of Tree
Penanaman pada Stasiun dan Kantor KAI / Planting at KAI Stations and Offices			
1	Daop 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	441	Pohon Trembesi, Tabebuia, Miana, Musang King, Monting, Mangga Gincu, Mangga Arum Manis, Mangga KiuJay, Mangga Gedo. / Rain tree, Tabebuia, Miana, Musang King, Monting, Gincu Mango, Arum Manis Mango, KiuJay Mango, Gedo Mango.
2	Daop 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	11.105	Pohon Trembesi, Tabebuia, Pule, Buah-Buahan, Cemara, Pucuk Merah, Bambu, Anset dan Tanaman Hias / Rain tree, Tabebuia, Blackboard tree, Fruits, Spruce, Red lip, Bamboo, Enset, and Ornamental plants
3	Daop 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	2.182	Pohon Trembesi, Pucuk Merah dan Brokoli Kuning / Rain tree, Red lip and Yellow Broccoli
4	Daop 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	432	Pohon Pule, Trembesi dan Pucuk Merah / Blackboard tree, Rain tree, and Red lip
5	Daop 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	773	Pohon Tabebuia, Ketapang, Kencana, Tanaman Hias dan Bunga / Tabebuia tree, Madagascar almond, Ornamental plants and Flowers
6	Daop 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	1.536	Tanaman Hias, Pohon Pule, dan Pohon Buah-Buahan / Ornamental plants, Blackboard tree, and Fruit trees
7	Daop 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	2.258	Pohon Jengkol, Pucuk Merah, Pisang-Pisangan, dan Nusa Indah / Jengkol tree, Red lip, Bananas, and Nusa Indah
8	Daop 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	12.094	Pohon Ketapang, Pucuk Merah, Pule, Semarak, Tabebuia, Buah-Buahan dan Tanaman Hias / Country almond tree, Red lip, Blackboard tree, Flamboyant tree, Tabebuia, Fruits and Ornamental plants
9	Daop 9 Jember / Operation Area 9 Jember	395	Pohon Pule / Blackboard tree
10	Divre I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	1.445	Pohon Ketapang Mini, Pucuk Merah, Buah-Buahan dan Bunga / Mini country almond tree, Red lip, Fruits and Flowers
11	Divre II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	1.236	Pohon Bonsai, Gading, Pucuk Merah, Asoka, Palm, Bougainvillea, Janda Bolong, Brokoli Kuning dan Tanaman Air / Bonsai tree, Ivory, Red shoots, Ashoka tree, Palm, Bougainvillea, Swiss cheese plant, Yellow broccoli, and Aquatic plants

No.	DAOP / Operation Area	Jumlah Pohon / Total Trees	Jenis Pohon / Type of Tree
12	Divre III Palembang / Regional Division III Palembang	663	Penanaman Tanaman Hias Pucuk Merah, Pohon Trembesi, Tabeluya / Ornamental plants, Red lip, Rain tree, and Tabebuia
13	Divre IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	1.632	Pohon Mangga Harum Manis, Pohon Buah-Buahan, Bibit Alpukat Alligator, Bibit Durian, Bibit Kelengkeng / Arumanis mango tree, Fruit trees, Avocado seedlings, Durian seedlings, Longan seedlings
14	Balai Yasa Manggarai / Manggarai Railway Workshop	394	Pohon Buah-buahan / Fruit trees
15	Balai Yasa Tegal / Tegal Railway Workshop	1.053	Pohon Buah-buahan / Fruit trees
16	Balai Yasa Surabaya Gubeng / Surabaya Gubeng Railway Workshop	394	Pohon Buah-buahan dan Tanaman Hias / Fruit trees and Ornamental plants
17	Balai Yasa Lahat / Lahat Railway Workshop	525	Pohon Buah-buahan / Fruit trees
Penanaman bagi Masyarakat Eksternal / Planting for External Communities			
1	Daop 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	800	Bantuan Pohon Buah-Buahan, Petai dan Pala, Beringin, Trembesi, Mahoni, Nangka Buah Untuk Penghijauan Yayasan Hutan Lestari Indonesia / Donation of Fruit Trees, Bitter bean and Nutmeg, Weeping fig, Rain tree, Mahogany, Jackfruit for reforestation of Indonesian Sustainable Forest Foundation
2	Daop 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	12	Anting Putri, Cemara Udang, Bonsai Dollar, Jasmine, Bromelia / Water Jasmine, Australian Pine, Dollar Bonsai, Jasmine, Bromelia
3	Daop 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	50.000	Bantuan Bibit Pohon Bambu, Aren, dan Beringin Untuk Penghijauan Sabuk Gunung Pemerintah Kabupaten Temanggung / Donation of Bamboo, Sugar palm and Weeping fig tree seeds for greening the mountain belt of the Temanggung Regency Government
4	Daop 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	765	Bantuan Pohon Cemara Laut / Donation of Sea Pine Tree
5	Divre I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	6.000	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
6	Divre IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	150	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
Penanaman Pohon di PT Kereta Api Indonesia (Persero) / Tree Planting at PT Kereta Api Indonesia (Persero)			
1	KAI Commuter	2.930	Pohon Jambu Kristal, Jambu Air, Mangga, Kedondong, Sawo, Palem Kuning, Plam Komodoria, Puring, Karet Kebo, Durian, Tabebuia / Crystal Guava Tree, Water Guava, Mango, Ambarella, Sapodilla, Yellow Palm, Komodoria Palm, Croton, Rubber Tree, Durian, Tabebuia
2	KAI Logistik	133	Pohon Kamboja, Bougainvillea, Bunga Sepatu, Bonsai, Pucuk Merah, Ketapang Kencana, Alpukat, Sawo, Jambu, Sirsak, Jeruk, Ketapang, Kelengkeng, Rambutan, Mangga, dan Belimbing / Frangipani Tree, Bougainvillea, Hibiscus, Bonsai, Red Shoot, Golden Ketapang, Avocado, Sapodilla, Guava, Soursop, Orange, Ketapang, Longan, Rambutan, Mango, and Starfruit
3	KAI Services	100	Pohon Pucuk Merah / Red Shoot Tree
4	KAI Properti	-	-
5	KAI Wisata	21	Pule, Tabebuia, dan Trambesi / Pule, Tabebuia, and Rain Tree
6	KAI Bandara	50	Mangga, Jambu Kristal, Jeruk, Kelengkeng, Kedondong, Sawo, dan Pucuk Merah / Mango, Crystal Guava, Orange, Longan, Ambarella, Sapodilla, and Red Shoots
Total		99.519	

Pada tahun 2024, KAI telah melakukan penilaian dan *monitoring* pada lokasi operasional yang memiliki risiko terhadap keanekaragaman hayati. Tindakan ini dilakukan untuk mengevaluasi dampak operasional yang diberikan dan menemukan mitigasi yang tepat terhadap risiko yang timbul di dalamnya. Mitigasi keanekaragaman hayati tercantum dalam matrik pengelolaan dan pemantauan dokumen lingkungan hidup. Adapun beberapa lokasi bentuk mitigasi yang dilakukan selain *monitoring* adalah dengan penanaman pohon di area longsor seperti di Daop 2 Bandung, Daop 4 Semarang dan Daop 5 Purwokerto. Mitigasi dilakukan dengan menanam rumput akar wangi atau *vetiver* di sepanjang jalur kereta api yang memiliki potensi tanah longsor: **[GRI 304-1]**

ASPEK EMISI

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

Kegiatan operasional Perusahaan menghasilkan emisi 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. Penghitungan emisi GRK *Scope 1* dan *Scope 2* dilakukan pada seluruh (100%) wilayah operasional, yang meliputi Kantor Pusat, Daerah Operasi, Divisi Regional, dan Anak Perusahaan.

Per 31 Desember 2024, 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 2024, KAI menghasilkan emisi GRK (Cakupan 1) dari penggunaan bensin dan biosolar yaitu sebesar 26.086,75 Ton CO₂-eq, atau menurun dibandingkan dengan tahun 2023 sebesar 33.489,26 Ton CO₂-eq.

In 2024, KAI conducted assessments and monitoring at operational locations that have risks to biodiversity. This action was taken to evaluate the impact of the operations provided and find appropriate mitigation for the risks that arise therein. Biodiversity mitigation is listed in the environmental document management and monitoring matrix. In addition to monitoring, some locations of mitigation carried out are by planting trees in landslide areas, such as in Operation Area 2 Bandung, Operation Area 4 Semarang, and Operation Area 5 Purwokerto. Mitigation is carried out by planting vetiver grass along the railway line that has the potential for landslides.

[GRI 304-1]

EMISSION ASPECT

Volume and Intensity of Emissions by Type [OJK F.11] [GRI 3-3, 305]

The Company's operational activities generate Greenhouse Gas (GHG) emissions, consisting of direct GHG emissions (Scope 1) from diesel fuel use in diesel engines and generators, and indirect GHG emissions (Scope 2) from electricity consumption. Scope 1 GHG emissions are calculated by multiplying energy consumption data with emission factors. GHG emission calculations for both Scope 1 and Scope 2 are conducted across all (100%) operational areas, including Head Office, Operational Regions, Regional Divisions, and Subsidiaries.

As of December 31, 2024, KAI measures emission reductions by comparing emission volumes during the measurement period with results from the previous year. To improve the quality of emission measurement and reporting, KAI has established 2023 as the measurement baseline, with the target of achieving the best ESG Risk Rating (low risk rating) by 2027. In 2024, KAI generated Scope 1 GHG emissions from gasoline and biodiesel use totaling 26,086.75 tons CO₂-eq, a decrease compared to the 2023 level of 33,489.26 tons CO₂-eq.

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

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

Emisi GRK / GHG Emission				
Sumber Emisi GRK / GHG Emission Source	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Cakupan 1 Bensin / Scope 1 Fuel	Liter	398.384	3.948.683	3.893.219
	Ton CO ² - eq	1.069,66	10.602,21	10.453,29
Cakupan 1 Biosolar / Scope 1 Biodiesel	Liter	9.317.351	8.524.041	7.672.790
	Ton CO ² - eq	25.017,09	22.885,05	20.602,44
Total Ton CO ² -eq		26.086,75	33.489,26	31.054,74

- 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)
- Emisi GRK Cakupan 2 diperoleh dari mengalikan konsumsi energi dengan 71,3 Kg CO₂/TJ berdasarkan pedoman IPCC 2006

- 1 Liter of fuel = 0.0342 GJ
- 1 Liter of diesel = 0.0379 GJ
- The conversion of fuel (fuel and biodiesel) from liters to Joules is based on the Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories - Ministry of Environment 2012 (ref: IPCC 2006)
- Scope 2 GHG emissions are obtained by multiplying energy consumption by 71.3 Kg CO₂/TJ based on the 2006 IPCC guidelines

Pada tahun 2024 emisi GRK yang dihasilkan dari penggunaan listrik KAI diperoleh 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 dihasilkan berdasarkan *location-based* maupun *market-based* adalah sebagai berikut:

In 2024, GHG emissions resulting from KAI electricity usage are obtained by multiplying electricity consumption (in kWh per year) by 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 Scope 2 GHG emissions generated based on location-based and market-based are as follows:

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

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

Emisi GRK / GHG Emission				
Sumber Emisi GRK / GHG Emission Source	Satuan / Unit	2024	2023*	2022*
Cakupan 2 - Listrik dari Panel Surya / Scope 2 - Electricity from Solar Panel	GWh	1,94	1,31	0,21
	Ton CO ² -eq	1.807,94	1.227,56	192,40
Cakupan 2 - Listrik dari PLN / Scope 2 - Electricity from PLN	GWh	66,27	87,04	79,71
	Ton CO ² -eq	61.899,82	81.292,25	74.450,11
Total Ton CO ² -eq		63.707,76	82.519,81	74.642,51

*) Disajikan kembali / Restated

**Jumlah Emisi GRK Cakupan 3 (Perjalanan Dinas) yang
Dihasilkan [GRI 305-3]****Amount of Scope 3 GHG Emissions (Business Travel)
Generated [GRI 305-3]**

Emisi GRK / GHG Emission				
Sumber Emisi GRK / GHG Emission Source	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Cakupan 3 - (Perjalanan Dinas menggunakan Pesawat Terbang)* / Scope 3 - Business Trips through Air Travel*	Ton CO ² -eq	125.973,01	206.692,82**	243.495,91**

*) Perhitungan perjalanan dinas udara menggunakan https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new / Calculation of business trip flights using https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new

**) Disajikan kembali / Restated

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 last 3 years. GHG emission intensity is expressed in the following table:

Jumlah dan Intensitas Emisi GRK [GRI 305-4]**GHG Emissions Volume and Intensity [GRI 305-4]**

Emisi GRK / GHG Emission				
Sumber Emisi GRK / GHG Emission Source	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Total Emisi GRK cakupan 1, 2, dan 3 / Total GHG Emission Scope 1, 2, and 3	Ton CO ² -eq	215.874,86	322.701,89	349.193,16
Total Pendapatan / Total Revenue	Rp Miliar / Rp Billion	36.108.216	35.106.535	25.577.639
Intensitas Emisi per Miliar Rupiah Pendapatan / Emission Intensity per billion rupiah of revenue	Ton CO ² -eq/ Rp Miliar / Ton CO ² -eq/ Rp Billion	0,0060	0,0092	0,0137

Komitmen dan inisiatif KAI mengurangi total emisi GRK secara bertahap tercermin dengan adanya penurunan emisi setiap tahunnya. Pada tahun 2024 Emisi GRK adalah 215.874,86 turun dari tahun 2023. Intensitas emisi juga menurun menjadi 0,0060 Ton CO²-eq/Miliar Rupiah dari 0,0092 Ton CO²-eq/Miliar Rupiah pada 2023. Pada tahun 2024, perhitungan total emisi GRK dilakukan secara internal oleh KAI dengan mengacu pada metode yang relevan dan dapat dipertanggungjawabkan. KAI memastikan bahwa perhitungan sudah sesuai dengan pedoman yang berlaku.

KAI's commitment and initiative to reduce total GHG emissions gradually are reflected in the decrease in emissions every year. In 2024, GHG emissions amounted to 215,874.86, down from 2023. Emission intensity also decreased to 0.0060 Tons of CO²-eq/Billion Rupiah from 0.0092 Tons of CO²-eq/Billion Rupiah in 2023. Total GHG emissions in 2024 were calculated internally by KAI by referring to relevant and accountable methods. KAI ensures that the calculations are in accordance with applicable guidelines.

KAI memahami, kegiatan operasionalnya tidak hanya menghasilkan emisi GRK yang berupa gas karbon dioksida (CO₂), tetapi juga nitrogen oksida (NO₂) maupun sulfur oksida (SO_x). Untuk mengendalikan emisi tersebut, KAI menjalankan uji emisi pada seluruh kegiatan operasional yang berpotensi menghasilkan gas-gas tersebut, seperti lokomotif dan genset KAI. KAI melakukan uji emisi pada lokomotif dengan 2 (dua)

KAI acknowledges that its operational activities generate greenhouse gas (GHG) emissions including carbon dioxide (CO₂), nitrogen oxides (NO₂), and sulfur oxides (SO_x). To regulate these emissions, the Company conducts emission testing across all operational sources, particularly locomotives and generator sets (gensets). KAI employs two testing methodologies, namely Unloaded Testing (conducted when

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.

Sementara itu, metode pengambilan sampel emisi pada genset hanya bisa dilakukan dengan metode tanpa pembebanan. Sampel emisi diambil selama beberapa detik. Sampel tersebut 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. Walau demikian, hingga periode pelaporan, KAI belum melakukan akumulasi penghitungan tahunan emisi GRK dari zat perusak ozon, nitrogen oksida, sulfur oksida, dan gas lainnya. Perseroan bertekad untuk melakukan peninjauan atas setiap sumber emisi yang dihasilkan sehingga dapat dikuantifikasi lebih baik di masa mendatang. **[GRI 305-6, 305-7]**

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

KAI memahami pentingnya melakukan pengendalian emisi untuk mencapai pengurangan emisi yang ditargetkan. Perseroan telah menetapkan target reduksi emisi sampai dengan *Net Zero Emission* (NZE), sejalan dengan program Pemerintah yang akan terealisasi pada tahun 2060. Dalam pelaksanaannya, KAI melakukan kajian secara komprehensif dan menyusun skenario reduksi emisi yang realistis dan sesuai dengan kapasitas Perusahaan. Hal ini dilakukan sebagai langkah untuk mengatasi perubahan iklim dan bentuk komitmen Perusahaan dalam memenuhi regulasi lingkungan.

locomotives are uncoupled from railcars) and loaded testing (performed with locomotives properly coupled to railcars under safe load conditions). Testing covers all operational states from idle through Notch 8 positions (the engineer's throttle control settings for speed regulation).

Each notch represents different power or acceleration levels in the locomotive. This system allows train operators to gradually control engine power, from idle position (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 move. The notch system enables precise speed control, especially when the train starts moving, climbs slopes, or brakes. All locomotive emission test results did not exceed the exhaust emission standards set by the Thermodynamics, Motor and Propulsion Technology Center of the National Research and Innovation Agency, for both unloaded and loaded conditions.

Meanwhile, emission sampling for generators can only be conducted using the unloaded method. Emission samples are taken for several seconds. These samples show that generator emissions do not exceed the emission standards for internal combustion engines or generators stipulated in the Minister of Environment and Forestry Regulation No. 11 of 2021. However, as of the reporting period, KAI has not conducted annual cumulative calculations of GHG emissions from ozone-depleting substances, nitrogen oxides, sulfur oxides, and other gases. The Company is committed to reviewing each emission source to enable better quantification in the future.

[GRI 305-6, 305-7]

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

KAI acknowledges the essential role of emission control in achieving reduction targets, having established Net Zero Emission (NZE) objectives aligned with the Government's 2060 timeline. KAI conducts comprehensive studies to develop realistic, capacity-appropriate reduction scenarios as part of climate change mitigation efforts and environmental regulatory compliance. KAI commits to greenhouse gas (GHG) emission reductions across internal operations and railway stakeholders through technological initiatives and operational policies including fuel efficiency enhancement,

Untuk itu, KAI berkomitmen melakukan pengurangan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) mulai dari lingkup internal sampai ke lingkup pemangku kepentingan masyarakat pengguna layanan perkeretaapian melalui inisiatif-inisiatif teknologi dan kebijakan operasional, seperti peningkatan efisiensi bahan bakar, adopsi teknologi bersih, dan penggunaan energi terbarukan.

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) Jabodebek, dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Selain itu, secara rutin KAI melakukan pengecekan dan perbaikan seluruh unit kereta api hingga mengganti yang sudah tidak produktif lagi. Dalam mencukupi energi listrik, Perseroan memulai transisi ke sumber energi terbarukan dengan memasang panel surya di sejumlah lokasi yakni Gedung Jakarta Railway Center, 53 Stasiun KAI, Balai Yasa Lahat, Balai Yasa Surabaya Gubeng, Balai Yasa Tegal, GK Soka, GK Cipinang, GK Banjar, GK Kertosono, Kantor Daop 2, serta Kantor Divre III. Hingga tahun 2025 Perseroan berencana akan terus melakukan pengembangan implementasi penggunaan tenaga surya di 40 lokasi.

Upaya pengurangan emisi juga dilakukan dengan melalui pemakaian bahan bakar biosolar dengan campuran solar dan minyak alami seperti minyak kelapa sawit dan jarak. Biosolar yang digunakan terdiri dari 35% minyak nabati. Saat ini KAI sedang melakukan pengujian Biosolar dengan 40% sumber terbarukan dari tanaman untuk mengetahui dampak penggunaan biosolar terhadap performa operasional kereta. Pencampuran dengan bahan alami menghasilkan emisi gas buang yang lebih rendah sehingga mengurangi pencemaran udara dan perubahan iklim.

KAI berupaya untuk melakukan pengurangan emisi di seluruh lini bisnisnya. Perseroan mengoptimalkan penggunaan aplikasi pemesanan tiket Access by KAI dengan fitur *e-boarding pass*, sehingga mengurangi penggunaan kertas dalam proses *check-in*. Di lingkup internal perusahaan, Perseroan mengembangkan aplikasi yang digunakan untuk memudahkan pekerjaan pegawai, yakni aplikasi *Rail Document System* (RDS) guna mendukung surat menyurat secara elektronik, *Safety Railway Information System* (SRI) untuk memberikan informasi pelaporan temuan keamanan dan tindak lanjutnya, *Raileo* untuk memudahkan pekerja dalam melaksanakan tugas pekerjaan, serta aplikasi lainnya yang akan terus dikembangkan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik.

clean technology implementation, and renewable energy utilization.

KAI continues to develop and expand low-emission, environmentally friendly electric public transportation systems, including the Jabodetabek and Yogyakarta Electric Rail Trains (KRL), Jabodebek Light Rail Transit (LRT), and Jakarta-Bandung High-Speed Rail. Moreover, KAI routinely inspects and repairs all rail units, replacing those that are no longer productive. To meet electricity needs, the Company has begun transitioning to renewable energy by installing solar panels at a number of locations, namely the Jakarta Railway Center Building, 53 KAI Stations, Lahat Railway Workshop, Surabaya Gubeng Railway Workshop, Tegal Railway Workshop, Soka GK, Cipinang GK, Banjar GK, Kertosono GK, Operational Area 2 Office, and Regional Division III Office. Through 2025, the Company plans to continue developing solar power implementation at 40 additional locations.

Efforts to reduce emissions are also implemented through the use of biosolar fuel, a blend of diesel and natural oils such as palm oil and castor oil. The biosolar currently in use consists of 35% vegetable oil content. Presently, the Company is conducting trials with biosolar containing 40% renewable content from plant sources to evaluate its impact on train operational performance. Blending with natural materials produces lower exhaust emissions, thereby reducing air pollution and climate change impact.

The Company strives to reduce emissions across all business lines. We optimize the use of the Access by KAI ticket booking application with e-boarding pass features to reduce paper use in check-in processes. Internally, the Company has developed applications to facilitate employee work, including the Rail Document System (RDS) for electronic correspondence, Safety Railway Information System (SRI) for security findings reporting and follow-up, Raileo to help employees perform work tasks, and other applications that will continue to be developed to provide better service.

Selanjutnya, sebagai salah satu wujud komitmen dalam mengurangi emisi, pada tahun 2024 KAI meluncurkan fitur *carbon footprint* pada tiket penumpang kereta api jarak jauh. Saat penumpang telah melakukan transaksi pembelian tiket, informasi perhitungan jejak karbon kereta api dibandingkan dengan moda transportasi lain akan tercantum pada tiket penumpang dan aplikasi Access by KAI. Hal ini bertujuan memberikan informasi keunggulan kereta api dalam mendukung keberlanjutan, serta memberikan edukasi kepada penumpang bahwa kereta api merupakan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan dibandingkan moda transportasi lain.

Untuk mengoptimalkan implementasi transformasi digital, KAI secara 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, Perseroan mengimbau para pekerja di kantor pusat untuk mengutamakan penggunaan transportasi kereta api dalam setiap perjalanan dinas. Imbauan ini tercantum dalam nota dinas internal No.5/KG.107/I/KA/2022 tentang Penggunaan Kendaraan Operasional Dinas di Lingkungan Kantor Pusat KAI.

Selain itu, KAI menetapkan peraturan sistem parkir ganjil-genap bagi pekerja kantor pusat. KAI memaksimalkan upaya pengurangan emisi internal dengan pemeliharaan kendaraan operasional dan pengujian emisi gas buang secara berkala. Di samping itu, KAI secara berkala 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.

Untuk memastikan operasionalnya semakin ramah lingkungan, KAI telah mengadopsi konsep bangunan hijau (*green building*) yang mendapatkan sertifikasi EDGE. Adapun mengenai *low carbon product*, Perseroan telah melakukan pemetaan secara khusus mengenai persentase pendapatan dan estimasi reduksi emisi yang dihasilkan untuk jenis kereta yang berbahan dasar listrik.

Furthermore, as part of its emission reduction commitment, KAI introduced a carbon footprint feature for long-distance train tickets in 2024. When passengers complete their ticket purchase, the ticket and Access by KAI app will display a comparison of the train's carbon footprint versus other transportation modes. This initiative aims to highlight rail transport's sustainability advantages while educating passengers about trains being a more environmentally friendly transportation option compared to other modes.

To optimize digital transformation implementation, the Company routinely improve digital infrastructure and enhance office applications to deliver faster and better service. Furthermore, to minimize motorized vehicle use for business travel, the Company encourages head office employees to prioritize train travel for all business trips. This policy is outlined in internal memo No.5/KG.107/I/KA/2022 regarding Operational Vehicle Use at KAI Head Office.

Additionally, KAI has implemented an odd-even parking policy for head office employees. The Company maximizes internal emission reduction efforts through operational vehicle maintenance and periodic exhaust emission testing. KAI also regularly replaces operational vehicles with newer, more environmentally friendly models and gradually transitions to lower-emission operational vehicles.

To ensure its operations are increasingly environmentally friendly, KAI has adopted the concept of green buildings that have received EDGE certification. Regarding low carbon products, the Company has conducted specialized mapping of revenue percentages and emission reduction estimates for electric-based train services.

Kerja Sama atau Kegiatan Pengurangan Emisi GRK dengan Melibatkan Pihak Ketiga

Hingga 31 Desember 2024 KAI melakukan pengurangan emisi GRK secara mandiri melalui penerapan berbagai inisiatif berkelanjutan. Hal ini didasari komitmen kuat KAI untuk terus-menerus meningkatkan kualitas pengurangan emisi GRK dari aktivitas operasi. KAI membuka peluang untuk melakukan kerja sama atau kegiatan pengurangan emisi GRK dengan pihak ketiga terpercaya pada tahun-tahun mendatang.

Pemenuhan Target Pengurangan Emisi GRK

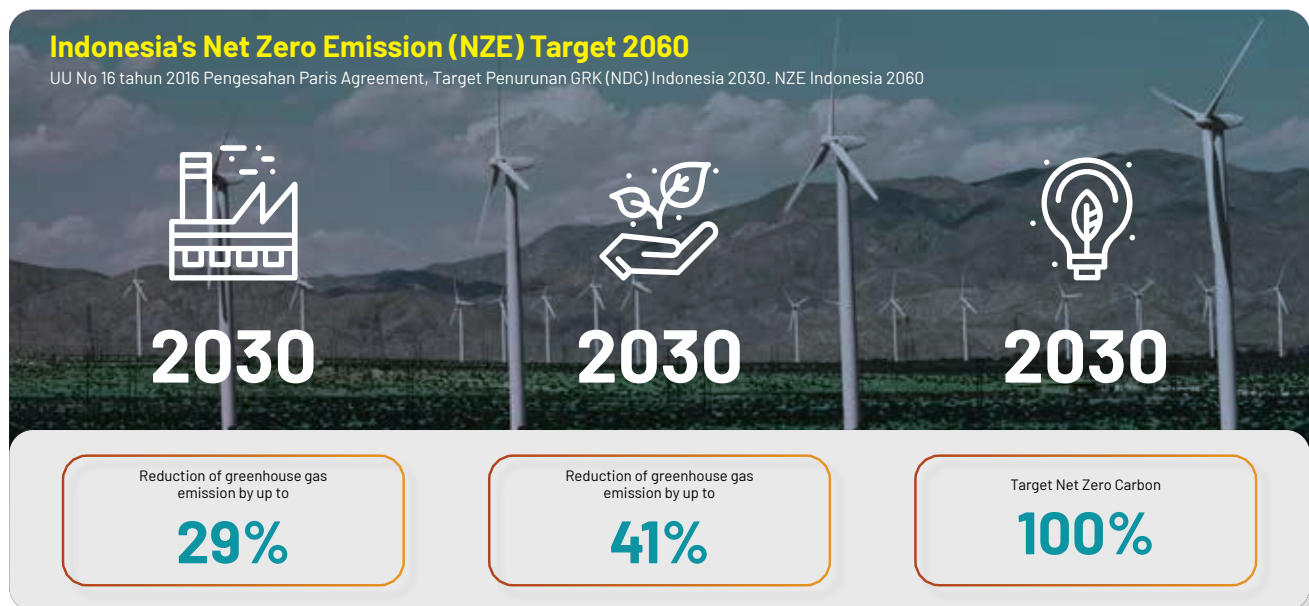
KAI turut mendukung komitmen Indonesia dalam upaya pengendalian perubahan iklim melalui target penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) secara bertahap hingga mencapai *Net Zero Emission* (NZE) pada tahun 2060. Target ini sejalan dengan Undang-undang No 16 tahun 2016. Pencapaian NZE dimulai dengan target pengurangan emisi GRK sebesar 29% pada tahun 2030, meningkat menjadi 41% pada tahun 2040 dan mencapai kondisi 100% pengurangan emisi atau Net Zero Carbon pada tahun 2060.

Collaboration or Activities for GHG Emission Reduction with Third Parties

As of December 31, 2024, KAI has independently reduced GHG emissions through the implementation of various sustainable initiatives. This reflects KAI's strong commitment to continuously improving the quality of GHG emission reductions from its operations. KAI remains open to collaborating with trusted third parties on GHG emission reduction initiatives in the coming years.

Achievement of GHG Emission Reduction Targets

KAI actively supports Indonesia's commitment to climate change mitigation through gradual greenhouse gas (GHG) emission reduction targets aimed at achieving Net Zero Emissions (NZE) by 2060, in alignment with Law No. 16 of 2016. The NZE implementation begins with a target of 29% GHG reduction by 2030, increasing to 41% by 2040, and ultimately reaching 100% emission reduction (Net Zero Carbon status) by 2060.



Sebagai wujud komitmen KAI dalam mengurangi emisi GRK, KAI telah menetapkan target pengurangan emisi GRK. Target pengurangan emisi GRK tercantum dalam *Roadmap* ESG periode 2024-2060. KAI telah menyusun dan memperlakukan *Roadmap* ESG periode 2024-2060 yang memuat target penghematan energi dan diharapkan berdampak pada pengurangan emisi GRK. Adapun, target pengurangan emisi yang tercantum dalam *Roadmap* ESG periode 2024-2060 adalah sebagai berikut:

Demonstrating its commitment to reducing GHG emissions, KAI has established specific emission reduction targets outlined in its 2024-2060 ESG Roadmap. The Company has developed and implemented this comprehensive ESG Roadmap, which incorporates energy efficiency targets designed to contribute significantly to GHG emission reductions. The emission reduction targets specified in the 2024-2060 ESG Roadmap are as follows:

Emisi / Emission 		2024	2025	2026 - 2028	2028 - 2040	2040 - 2060	> 2060
		Perhitungan baseline emisi dan reduksi emisi yang dilakukan. / Calculation of emission baseline and emission reductions carried out.	Penentuan Target dan deadline terkait program reduksi baik pada emisi GRK dan Non GRK. / Determination of targets and deadlines related to reduction programs for both GHG and non-GHG emissions.	Penyusunan skenario net-zero emissions / Developing a net-zero emissions scenario			
		Penginstalan dan Sosialisasi fungsi dan fitur Dashboard CEMS yang terintegrasi dengan SISPEK KLHK. / Installation and Socialization of CEMS Dashboard functions and features integrated with SISPEK KLHK.	Mengaudit atau memverifikasi perhitungan emisi selaras dengan penggunaan Dashboard Continuous Emission Monitoring Systems (CEMS) yang terintegrasi dengan SISPEK KLHK. / Auditing or verifying emission calculations in line with the use of the Continuous Emission Monitoring Systems (CEMS) Dashboard which is integrated with SISPEK KLHK.	Reduksi emisi Gas Rumah Kaca (GRK) cakupan 1 dan 2 sebesar >5% / Reduction of greenhouse gas (GHG) emissions in scope 1 and 2 by >5%	Reduksi emisi Gas Rumah Kaca (GRK) cakupan 1 dan 2 sebesar >8% / Reduction of greenhouse gas (GHG) emissions in scope 1 and 2 by >8%	Reduksi emisi Gas Rumah Kaca (GRK) cakupan 1 dan 2 sebesar >10% / Reduction of greenhouse gas (GHG) emissions in scope 1 and 2 by >10%	

Target Penurunan Emisi Sebagai KPI Manajemen dan Evaluasinya

Per 31 Desember 2024, KAI telah memasukkan target penurunan emisi sebagai bagian penilaian KPI manajemen. Komitmen ini tercermin dalam indikator kinerja utama (KPI) Direksi yang mencakup Penyelesaian dan Pemenuhan ESG Rating KAI sebagai salah satu fokus strategis perusahaan dalam mendukung praktik bisnis berkelanjutan. KAI berhasil merealisasikan target tersebut, dengan pencapaian 100% terhadap target tahunan dan menghasilkan skor sempurna sebesar 3,00.

KAI juga telah menerapkan sistem evaluasi terhadap target penurunan emisi berdasarkan baseline pengukuran. KAI menetapkan tahun 2024 sebagai *baseline* pengukuran, dengan sasaran pencapaian *ESG Risk Ratings* yang terbaik (peringkat *low risk*) pada 2029-2040.

Emission Reduction Targets as Management KPI and Evaluation

As of December 31, 2024, KAI has incorporated emission reduction targets into its management KPI assessment. This commitment is reflected in the key performance indicators (KPIs) established by the Board of Directors, which include the completion and fulfillment of KAI's ESG rating as a strategic focus to support sustainable business practices. KAI has successfully achieved this target, reaching 100% of the annual goal and resulting in a perfect score of 3.00.

KAI has also implemented an evaluation system for emission reduction targets based on measurement baselines. KAI has set 2024 as the measurement baseline, with the target of achieving the best ESG Risk Ratings (low risk rating) in 2029-2040.

ASPEK LIMBAH DAN EFLUEN

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

Aktivitas operasional Perusahaan menghasilkan limbah dan efluen yang memiliki dampak terhadap lingkungan. Untuk mengendalikan jumlah limbah dan efluen, Perseroan melakukan penghitungan limbah dan efluen yang dihasilkan. Sepanjang 2024 jenis limbah dan efluen yang dihasilkan Perseroan sebagai berikut:

Limbah B3 dan Non B3 yang Dihasilkan Tahun 2024

No.	Jenis Limbah / Type of Waste	Satuan / Unit	Total Volume / Total Volume
Limbah B3 / Hazardous Waste			
1	Minyak Pelumas Bekas / Used Oil Lubricants	Liter	271.360
2	Drum Bekas / Used Drums	Buah / Piece	3.216
3	Gram Bubutan / Lathe Crumb	Kg	253.820
Limbah Non B3 / Non-Hazardous Waste			
4	Potongan Besi < 1 Kg / Pieces of Iron < 1 Kg	Kg	1.016.918
5	Lain-lain (Elektronik Bekas, Kayu Bekas, Remblok, Komposite) / Others (Used Electronics, Used Wood, Brake Pad, Composite)	Kg	643.164

Upaya Mengurangi Limbah

Untuk mengurangi jumlah limbah, terutama limbah plastik dan kertas, KAI memberikan perhatian terhadap limbah yang dihasilkan dari penumpang. Sejak Juli 2024, KAI telah menyediakan *water station* (dispenser) di 23 stasiun. Layanan tersebut merupakan upaya menerapkan kampanye ramah lingkungan. Selain itu, dari segi pelayanan penumpang, KAI juga melakukan inovasi berupa program paperless dengan pengembangan aplikasi digital, seperti Access by KAI dan *boarding* dengan *face recognition*. Perseroan juga mendukung *cashless society* dengan mengurangi penggunaan uang tunai dan *e-ticketing* pada layanan commuter. Upaya ini merupakan bagian dari program manajemen limbah yang dimiliki oleh Perseroan.

WASTE AND EFFLUENT ASPECTS

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

The Company's operational activities generate waste and effluent that impact the environment. To manage the volume of waste and effluent, the Company conducts regular measurements. Throughout 2024, the types of waste and effluent generated by the Company include:

Hazardous Waste and Non Hazardous Waste Generated in 2024

Efforts to Reduce Waste

To minimize waste generation, particularly plastic and paper waste, KAI pays special attention to waste produced by passengers. Since July 2024, KAI has provided water stations (dispensers) at 23 stations. This service represents an effort to implement environmentally friendly campaigns. Additionally, for passenger services, KAI has innovated with paperless programs through digital application development, such as Access by KAI and facial recognition boarding. The Company also supports cashless society initiatives by reducing cash usage and implementing e-ticketing for commuter services. This effort is part of the Company's waste management program.

Mekanisme Pengelolaan Limbah dan Efluen [OJK F.14] [GRI 3-3, 306-2]

KAI memahami bahwa limbah yang dihasilkan berpotensi memberi dampak negatif bagi lingkungan hidup. Berangkat dari pemahaman tersebut, Perseroan memiliki kebijakan internal, yaitu 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. Sejalan dengan kebijakan tersebut, pengelolaan limbah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari rangkaian kegiatan operasional sehari-hari. KAI berkomitmen untuk menerapkan pengelolaan limbah berkesinambungan melalui prosedur yang sesuai dengan peraturan yang berlaku dan praktik terbaik.

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

Limbah padat yang dihasilkan, antara lain 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.

Waste and Effluent Management Mechanism [OJK F.14] [GRI 3-3, 306-2]

KAI understands that generated waste may negatively impact the environment. Based on this understanding, the Company has an internal policy, namely KAI Director's Decree No. KEP.U/KS.101/IV/1/KA-2017 dated April 4, 2017 concerning Waste Management in Operational Areas, Regional Divisions, Maintenance Depots, Warehouses, and Subsidiaries. In line with this policy, waste management has become an integral part of daily operational activities. KAI is committed to implementing sustainable waste management through procedures that comply with applicable regulations and best practices.

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

a. Liquid Waste

Waste in liquid form generated by business activities that is discharged into the environment and may reduce environmental quality. Liquid waste managed by KAI includes: fuel or oil spills; locomotive, train, or carriage wash water; used oil spills; chemicals, dust or other liquid production residues from production processes through washing; and waste or drainage from Eco-Friendly Toilets (TRL).

b. Solid Waste

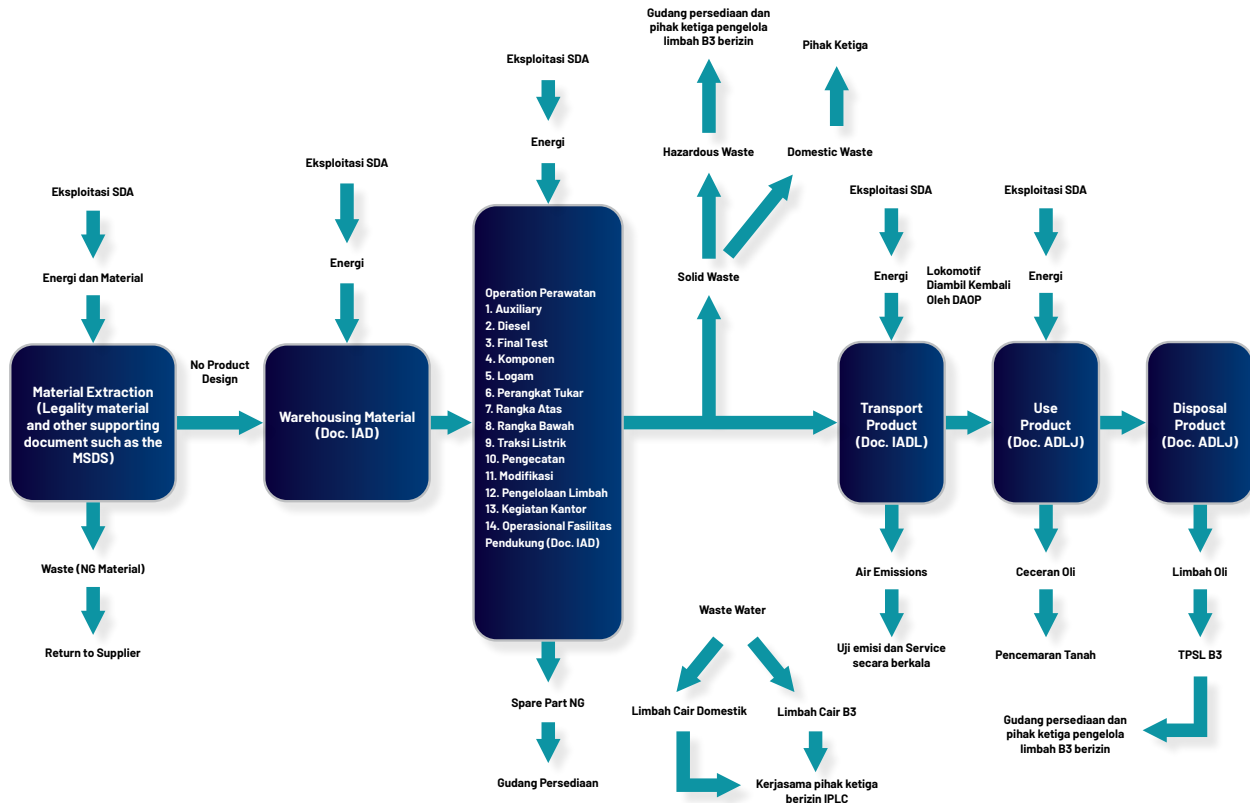
Solid waste generated includes machining residues (iron powder or scrap), used items or spare parts, office waste (paper, plastic), and restoration waste (paper, plastic, food waste).

c. Hazardous and Toxic Waste (B3)

Hazardous waste at KAI consists of liquid and solid waste classified as hazardous, such as fuel or oil spills, locomotive/ train/ carriage wash water, used oil spills, chemicals, dust, or other liquid production residues from production processes through washing, machining residues, and used items or spare parts.

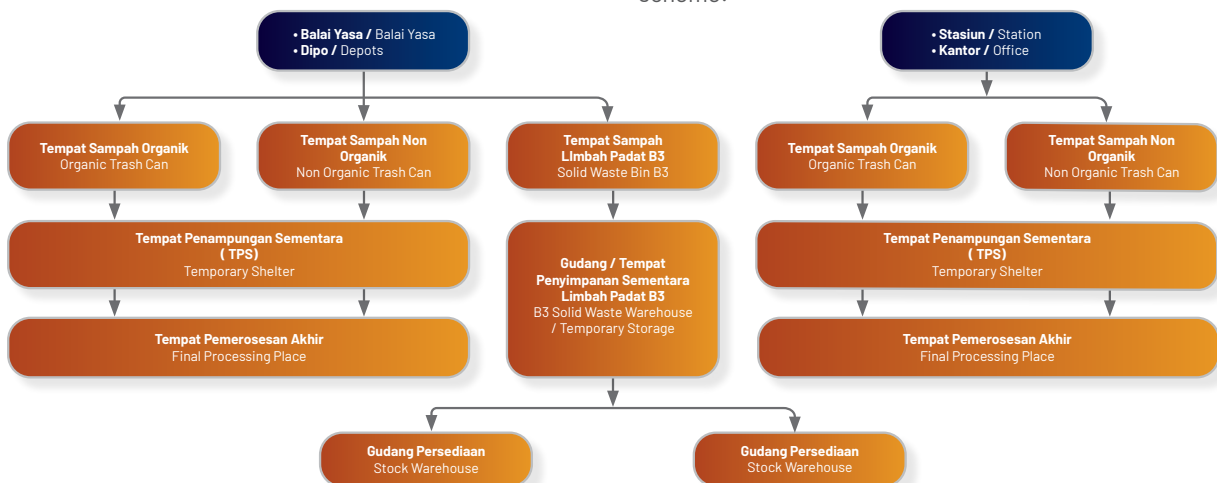
Waste and Effluent Management Mechanism [OJK F.14] [GRI 3-3, 306]

KAI secara berkala 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]



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

Specifically for solid waste, the waste management flow in the Company's environment is described through the following scheme:



Untuk menunjang pengelolaan limbah yang dilakukan di Balai Yasa, Dipo, Kantor, dan Stasiun, KAI 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.

KAI juga melakukan 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.

To support waste management carried out at the Train Workshop, Depot, Office and Station, KAI 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 Train Workshop, 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, accumulator, TL lamps, etc., to be sent to the Supply Warehouse/work partners who already have permits for storing and managing hazardous 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 hazardous 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 hazardous waste, the identity of the hazardous 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.

The Company also manages solid waste on 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 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.

c. KAI has issued a policy to prevent and control pollution from company operational activities as stated in Health, Safety, Security & Environment Policy No. KS.102/XII/1/ KA-2022 dated December 16, 2022.

Sebagai Perusahaan penyedia jasa layanan perkeretaapian utama di Indonesia, KAI menjalankan tanggung jawabnya melakukan pengelolaan armada bekas, salah satunya adalah gerbong kereta, yang sudah tidak dapat digunakan lagi. Prosedur penanganan armada bekas berbeda dengan limbah padat yang sudah dijelaskan sebelumnya karena merupakan aset aktiva tetap serta memiliki volume dan berat yang sangat besar.

As the principal railway service provider in Indonesia, KAI carries out its responsibility to manage used fleets, one of which is train carriages, which can no longer be used. The procedure for handling used fleets is different from solid waste as previously explained because it is a fixed asset and has a very large volume and weight.

Armada yang dinyatakan tidak dapat lagi diperbaiki atau digunakan saat 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.

Fleets that are declared no longer repairable or usable when their use has reached 20-40 years will have their status changed to Fixed Assets Discontinued from Operation (ATDO). Then the Company carries out a tender process for sales to legal entities after requesting approval from the Ministry of SOEs and the Ministry of Transportation in the write-off and sale process as stated in the Regulation of the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: PER.U/KM.105/IV/1/KA 2022 concerning Guidelines for Write-off and Sale of Assets of Facilities, Infrastructure, and Maintenance Facilities Discontinued from Operation.

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. Selanjutnya, armada bekas diproses dengan pemotongan, penimbangan, pengangkutan untuk kemudian didistribusikan kembali atau diproses ulang menjadi produk yang berbeda. Prosedur penanganan armada bekas ini menjadi wujud nyata komitmen KAI dalam menerapkan *life cycle perspective*, yang terbukti dapat memberikan kontribusi terhadap ekonomi sirkular.

Business entities such as PT Barata Indonesia, PT Pindad, and PT Krakatau Steel purchase used fleets to obtain iron, steel, and metals which are components of the fleet. Furthermore, the used fleet is processed by cutting, weighing, transporting to then be redistributed or reprocessed into different products. This used fleet handling procedure is a concrete manifestation of KAI's commitment to implementing a life cycle perspective, which has been proven to contribute to a circular economy.

Limbah Cair (Effluent) [GRI 306-2]

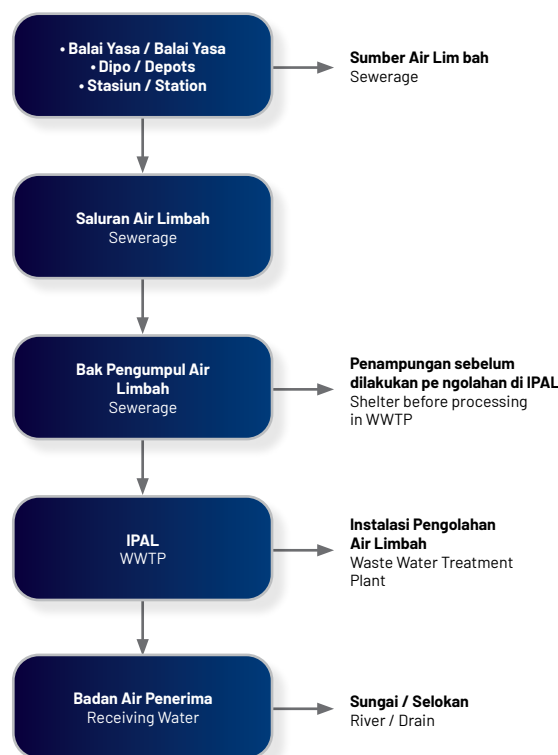
KAI melakukan pengelolaan limbah cair secara tepat dan bijak sesuai dengan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2014 tentang Baku Mutu Air Limbah. Selain itu juga merujuk pada ISO 14001:2015 tentang Sistem Manajemen Lingkungan untuk 4 (empat) area kerja yaitu, Balai Yasa Yogyakarta, Balai Yasa Tegal, Balai Yasa Cirebon Prujakan dan Dipo Lokomotif Cirebon.

Liquid Waste (Effluent) [GRI 306-2]

KAI manages liquid waste appropriately and wisely in accordance with the Regulation of the Minister of Environment of the Republic of Indonesia No. 5 of 2014 concerning Wastewater Quality Standards. In addition, it also refers to ISO 14001: 2015 concerning the Environmental Management System for 4 (four) work areas, namely, Balai Yasa Yogyakarta, Balai Yasa Tegal, Balai Yasa Cirebon Prujakan and Depo Lokomotif Cirebon.

Kebijakan tersebut diturunkan dalam kebijakan internal Surat Keputusan Nomor KEP.U/KS.10I/IV/I/KA-2017. Mengacu pada kebijakan tersebut, pengelolaan buangan limbah cair dilakukan dengan menggunakan 62 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:

This policy is stated in the internal policy of Decree No. KEP.U/KS.10I/IV/I/KA-2017. Referring to the policy, wastewater management is carried out using 62 Wastewater Treatment Plant (WWTP) Units spread across many operational locations. The discharge of wastewater entering from operational activities and leaving the WWTP is ensured to be the same by monitoring the flowmeter value at the WWTP inlet and outlet. KAI ensures that all water used for operational purposes and becomes wastewater is managed by WWTP so that it can comply with the established quality standards before being discharged into the receiving water body, as shown in the following chart:



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. Pada tahun 2024, Perseroan tercatat menghasilkan limbah padat sebesar 1,91 ton dan limbah cair sebesar 271.360 Liter. Berdasarkan pelaporan ini, Perseroan berhasil menekan limbah yang dihasilkan dari aktivitas operasional.

Waste Monitoring Report

KAI, through each waste-generating unit, periodically monitors and manages waste and reports waste management to the Environmental Service and related agencies. In 2024, the Company recorded solid waste of 1.91 tons and liquid waste of 271,360 liters. Based on this report, the Company has succeeded in reducing waste generated from operational activities.

Berikut ini merupakan informasi mengenai pengelolaan limbah yang dihasilkan melalui pihak ketiga selama 3 (tiga) tahun terakhir:

Information on the management of waste generated through third parties over the past 3 (three) years is as follows:

Reuse/Recycle Limbah melalui Pihak Ketiga (Ton)

Reuse/Recycle Waste through Third Parties (Tons)

2024	2023	2022
2.199,41	1.094,11	1.224,94

Tumpahan yang Terjadi [OJK F.15]

Upaya kuat Perusahaan dalam melakukan pengelolaan limbah berdampak dengan tidak terdapatnya tumpahan atau kebocoran limbah yang terjadi dalam kegiatan operasional Perseroan.

Spills [OJK F.15]

The Company's strong efforts in managing waste have resulted in zero spills or waste leaks occurring in the Company's operational activities.

ASPEK PENGADUAN LINGKUNGAN HIDUP

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

KAI telah memiliki saluran pelaporan yang dapat digunakan oleh masyarakat sekitar atau pemangku kepentingan lain untuk menyampaikan adanya pencemaran lingkungan akibat aktivitas operasi Perseroan. Komitmen KAI dalam menaati peraturan terkait lingkungan hidup berdampak dengan tidak adanya pelanggaran yang dilakukan Perseroan sejak tahun 2020 terhadap kewajiban hukum maupun peraturan lingkungan yang berlaku. Selain itu, KAI juga tidak menerima denda atau sanksi terkait isu lingkungan selama periode tersebut.

ENVIRONMENTAL COMPLAINTS ASPECT

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

KAI has a reporting channel that can be used by the surrounding community or other stakeholders to report environmental pollution due to the Company's operational activities. KAI's commitment to complying with environmental regulations has resulted in zero violations by the Company since 2020 regarding applicable legal obligations or environmental regulations. In addition, KAI also did not receive fines or sanctions related to environmental issues during the period.

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] Per 31 Desember 2024 KAI tidak menerima pengaduan dari masyarakat atau instansi yang berkaitan dengan pencemaran yang diakibatkan oleh operasional perusahaan. Dengan demikian, tidak terdapat informasi mengenai daftar pengaduan karena dampak pencemaran yang dihasilkan dari aktivitas operasi KAI.

KAI has a strong commitment to managing the impact of operational activities on the environment as stated in the policy and compliance with regulations. We apply best practices and a life cycle perspective in preventing and controlling pollution and the negative impacts it produces. [GRI 2-25, 2-27] As of December 31, 2024, KAI has not received any complaints from the public or agencies related to pollution caused by the Company's operations. Thus, there is no information regarding the list of complaints due to the impact of pollution resulting from KAI's operational activities.

Peninjauan Pemasok [GRI 308-1, 308-2]

Untuk menjaga keberlanjutan Perusahaan, tentunya dibutuhkan komitmen dari para pemangku kepentingan, salah satunya para mitra kerja atau pemasok. KAI melakukan seleksi terhadap para mitra kerja yang menjalankan pemenuhan terhadap prinsip-prinsip keberlanjutan. Untuk itu, KAI telah menyusun Kode Etik Keberlanjutan Pemasok yang wajib dipatuhi oleh para mitra kerja.

Supplier Review [GRI 308-1, 308-2]

The commitment to maintain the Company's sustainability requires commitment from stakeholders, including business partners or suppliers. KAI conducts selection of business partners who implement sustainability principles. Therefore, KAI has established a Supplier Sustainability Code of Conduct that must be complied with by all business partners.

Penyusunan Kode Etik Keberlanjutan KAI mempertimbangkan aspek Tata Kelola Perusahaan yang Baik, lingkungan, dan sosial, yang mencakup:

a. Etika dan Integritas Bisnis

KAI mensyaratkan para pemasok untuk memiliki komitmen terhadap etika dan integritas, menjunjung tinggi standar etika dan integritas dalam menjalankan bisnisnya dan mengharuskan pekerja-pekerjanya bekerja jujur serta menghindari korupsi dan suap.

b. Manajemen Lingkungan

KAI mewajibkan para pemasoknya untuk melindungi lingkungan dan berupaya menghindari serta memperbaiki dampak lingkungan yang mungkin disebabkan oleh operasi KAI. Dengan demikian, para pemasok wajib berusaha menerapkan praktik terbaik dalam pengelolaan lingkungan.

c. Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

KAI menempatkan kesehatan dan keselamatan pekerja, pemasok, kontraktor, dan mitra bisnis sebagai prioritas tertinggi sesuai dengan tujuan operasional kesehatan dan keselamatan KAI yaitu "Setiap Orang Selamat Selalu!" Untuk itu, KAI mewajibkan para pemasok mengutamakan kesehatan dan keselamatan dalam segala hal yang mereka lakukan.

d. Ketenagakerjaan dan Hak Asasi Manusia (HAM)

KAI percaya bahwa pekerja adalah aset paling berharga yang memiliki peran strategis dalam mendukung keberlanjutan bisnis dan KAI berkomitmen untuk terus mengembangkan kompetensi pekerja. KAI berkomitmen menghormati hak asasi manusia sesuai dengan Prinsip-Prinsip Panduan Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Bisnis dan Hak Asasi Manusia (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights). KAI mengharapkan pemasok menghormati hak semua pekerja, mitra bisnis dan masyarakat yang terkena dampak di wilayah operasi mereka.

e. Pelibatan Masyarakat

KAI percaya bahwa pelibatan masyarakat adalah hal yang penting dalam memastikan keberhasilan operasional KAI dan menjaga izin sosial untuk beroperasi. KAI berkomitmen untuk melaksanakan pelibatan masyarakat dan berkontribusi dalam peningkatan kesejahteraan www.kai.id masyarakat di wilayah tempat KAI beroperasi. Kami mewajibkan para pemasok kami memiliki komitmen yang sama.

The development of KAI's Sustainability Code of Conduct considers aspects of Good Corporate Governance, environment, and social responsibility, which include:

a. Business Ethics and Integrity

KAI requires suppliers to demonstrate commitment to ethics and integrity, uphold high standards of ethical business conduct, and ensure their employees work honestly while avoiding corruption and bribery.

b. Environmental Management

KAI mandates its suppliers to protect the environment and strive to prevent and mitigate any environmental impacts potentially caused by KAI's operations. Thus, suppliers must implement environmental best management practices.

c. Occupational Health and Safety (OHS)

KAI prioritizes the health and safety of employees, suppliers, contractors, and business partners in accordance with KAI's operational health and safety objective: "Everyone Safe Always!" Therefore, KAI require suppliers to prioritize health and safety in all their activities.

d. Labor and Human Rights

KAI believes employees are the most valuable assets who play a strategic role in supporting business sustainability, and is committed to continuously developing employee competencies. KAI is committed to respecting human rights in accordance with the United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights. KAI expect suppliers to respect the rights of all employees, business partners and affected communities in their operational areas.

e. Community Engagement

KAI believes community engagement is essential to ensure operational success and maintain social license to operate. KAI is committed to implementing community engagement and contributing to the welfare of communities in KAI's operational areas. KAI require our suppliers to share the same commitment.

KAI memiliki mekanisme penyampaian keluhan bagi para pemasok. Para pemasok dapat mengajukan keluhan tentang tindakan-tindakan tidak etis oleh pekerja KAI dan pihak terkait lainnya yang dapat mencegah pemasok untuk mematuhi Kode Etik Keberlanjutan Pemasok ini, melalui sistem pengaduan KAI yang dapat diakses di situs Perseroan <https://www.kai.id/> dan layanan WBS (*Whistle Blowing System*) pada laman <https://www.kai.id/corporate/gcg>.

KAI mendorong para pemasok untuk melakukan pemantauan mandiri terhadap kepatuhan mereka terhadap Kode Etik Keberlanjutan Pemasok Perseroan. Di samping itu, KAI secara berkala melakukan evaluasi terhadap implementasi Kode Etik Keberlanjutan Pemasok ini, termasuk melalui audit oleh pihak ketiga yang independen. Kode Etik Keberlanjutan Pemasok ini akan ditinjau secara berkala dan diperbarui sesuai kebutuhan.

Sepanjang tahun 2024, KAI telah melakukan seleksi kepada 43% pemasok berdasarkan Kode Etik Keberlanjutan Pemasok Perseroan, yang mencakup kriteria Tata Kelola Perusahaan yang Baik, lingkungan, dan sosial. KAI memastikan seluruh (100%) pemasok yang bekerja sama dengan kami telah mematuhi Kode Etik Keberlanjutan Pemasok KAI serta peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, semua rantai pasok kami tidak memiliki dampak lingkungan negatif aktual dan signifikan, sesuai 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.

The Company has established a grievance mechanism for suppliers. Suppliers may submit complaints about unethical actions by KAI employees and other related parties that may prevent suppliers from complying with this Supplier Sustainability Code of Conduct, through KAI's complaint system accessible at the Company's website <https://www.kai.id/> and the Whistleblowing System (WBS) at <https://www.kai.id/corporate/gcg>.

KAI encourages suppliers to conduct self-monitoring of their compliance with the Company's Supplier Sustainability Code of Conduct. In addition, KAI periodically evaluates the implementation of this Supplier Sustainability Code of Conduct, including through audits by independent third parties. This Supplier Sustainability Code of Conduct will be reviewed periodically and updated as needed.

Throughout 2024, KAI has conducted a selection of 43% suppliers based on the Company's Supplier Sustainability Code of Conduct, which includes Good Corporate Governance, environmental, and social criteria. KAI ensures all (100%) suppliers working with us have complied with KAI's Supplier Sustainability Code of Conduct and applicable regulations. Thus, our entire supply chain has no actual significant negative environmental impacts, as stipulated in the Board of Directors Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) No: PER.U/KM.101/VII/1/KA-2022 on Goods and Services Procurement Guidelines.

Kinerja Sosial

Social Performance



ASPEK KETENAGAKERJAAN

Kepegawaian [GRI 3-3, 2-7]

Perseroan memahami bahwa akselerasi transformasi bisnis dapat berjalan bila didukung dengan sumber daya manusia (SDM) yang unggul, berkualitas, berkarakter, dan memiliki kemampuan daya saing. Untuk dapat menghadirkan produk, jasa, dan pelayanan terbaik bagi pelanggan maupun pemangku kepentingan lain, KAI melakukan pengelolaan SDM secara komprehensif dan berkesinambungan.

Di bawah koordinasi Direktorat Human Capital and General Affairs, KAI melakukan pengelolaan sumber daya manusia secara komprehensif, meliputi proses rekrutmen, pergantian pekerja, penerapan praktik ketenagakerjaan, hingga pemberian pendidikan dan pelatihan. Penerapan pengelolaan SDM dilakukan sesuai dengan 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.

Tinjauan Kinerja Pekerja [GRI 404-3]

Perseroan melakukan evaluasi kinerja setiap semester dalam setahun untuk seluruh pekerja, baik pekerja tetap maupun tidak tetap (100%) serta satuan kerja guna memastikan pemenuhan terhadap target dan tujuan kinerja. Penilaian dilakukan dengan mengacu pada visi, misi, dan tujuan jangka panjang KAI, serta *Key Performance Indicators* (KPI) atau *Performance Indicators* (PI) Korporat. Hal ini dilakukan untuk menjaga keselarasan antara pencapaian kinerja pekerja ataupun satuan kerja dengan sasaran kinerja Perseroan.

Adapun metode penilaian kinerja pekerja sebagai berikut:

1. *Key Performance Indicators* (KPI)
2. 360 derajat

EMPLOYMENT ASPECTS

Employee [GRI 3-3, 2-7]

The Company realizes that the acceleration of business transformation may run if supported by excellent and high-quality human capital (HC) with character and is competitive. To present the best products and services for customers and other stakeholders, KAI carries out comprehensive and sustainable HC management.

KAI carries out comprehensive human resource management under the coordination of the Directorate of Human Capital and General Affairs, including the recruitment process, employee turnover, implementation of employment practices, to the provision of education and training. The HC management implementation is carried out following the Board of Directors Regulation Number PER.U/KH.102/VII/1/KA2017 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.

Employee Performance Review [GRI 404-3]

The Company conducts a performance evaluation every semester of the year for all employees, both permanent and non-permanent (100%), and work units to ensure fulfillment of performance targets and objectives. The assessment is conducted by referring to KAI's vision, mission, and long-term goals, as well as *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.

The employee performance assessment methods are as follows:

1. *Key Performance Indicators* (KPI)
2. 360 degree

Kinerja Sosial
Social Performance**Kebebasan Berkumpul dan Berserikat [GRI 2-30, 407-1]**

KAI memandang pekerja merupakan pemangku kepentingan yang memiliki peran penting bagi keberlangsungan usaha dalam jangka panjang, sehingga Perseroan berupaya menjaga hubungan yang baik dengan pekerja. Hubungan yang baik dapat meningkatkan produktivitas kerja, kesejahteraan pekerja, dan menciptakan lingkungan kerja yang positif. Atas dasar itu, Perseroan menerapkan komunikasi yang efektif, empati, etika kerja yang baik, dan kepercayaan untuk mencapai hubungan industrial yang harmonis.

Perseroan telah memiliki Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA). Pada periode 2024, sebanyak 21.674 pekerja KAI atau 79,21% telah menjadi anggota SPKA. Untuk

Freedom of Assembly and Association [GRI 2-30, 407-1]

KAI views employees as stakeholders who have an important role in long-term business sustainability, thus the Company strives to maintain good relations with employees. Good relations can improve work productivity, employee welfare, and create a positive work environment. On that basis, the Company implements effective communication, empathy, good work ethics, and trust to achieve harmonious industrial relations.

The Company has the Indonesian Railway Workers Union (SPKA). In the 2024 period, 21,674 KAI employees or 79.21% became members of SPKA. To improve

meningkatkan hubungan komunikasi antara Manajemen dan Serikat Pekerja KAI, sekaligus melindungi seluruh pekerja KAI (100%), 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 Lembaga Kerja Sama Bipartit (LKS Bipartit). Penyusunan dokumen tersebut dilakukan bersama Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA), dengan hasil dokumen mendapat tinjauan berkala setiap 2 (dua) tahun sekali. 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 pekerja sesuai dengan ketentuan yang tercantum di dalam PKB. Seluruh penetapan, peraturan, dan remunerasi yang berlaku bagi pekerja KAI telah sesuai peraturan dan kebijakan yang berlaku dan disetujui oleh seluruh (100%) pekerja organik dalam PKB, termasuk kebebasan berserikat dan periode pemberitahuan minimum 2 (dua) minggu sebelum pekerja mengalami perubahan operasional seperti mutase.

Informasi Terkait Perubahan Operasi Signifikan [GRI 402-1]

KAI senantiasa berupaya meraih pertumbuhan yang berkualitas melalui transformasi yang komprehensif, mencakup digitalisasi, peningkatan layanan, dan modernisasi sarana dan prasarana. Dengan kinerja ekonomi yang positif, Perseroan dapat mendukung kesejahteraan pekerja. Namun risiko ketidakpastian finansial dapat terjadi di masa depan sehingga mengakibatkan perubahan operasi signifikan dalam operasional, terutama berkaitan dengan penghentian kerja pekerja. Hal ini berdampak besar bagi pekerja. Untuk itu Perseroan menetapkan pemberlakuan pemutusan hubungan kerja selama 14 hari kerja sejak Surat Keputusan Hukuman Disiplin Tingkat Berat disampaikan/diberitahukan kepada pekerja. Hal tersebut bertujuan untuk memberikan kesempatan bagi pekerja dalam hal akan mengajukan keberatan atas keputusan Perseroan dan hal tersebut telah sesuai dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam peraturan perundangan yang berlaku

communication between Management and the KAI Workers Union, while protecting all KAI employees (100%), 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 preparation was carried out in collaboration with the KAI Workers' Union (SPKA), with the document results being periodically reviewed every 2 (two) years. 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.

Information Related to Significant Operational Changes [GRI 402-1]

KAI continues to strive to achieve quality growth through comprehensive transformation, including digitalization, service improvement, and modernization of facilities and infrastructure. The Company can support employee welfare with positive economic performance. However, the risk of financial uncertainty may occur in the future, resulting in significant operational changes in operations, especially related to employee termination. This has a major impact on employees. For this reason, the Company has determined the implementation of termination of employment for 14 working days since the Severe Disciplinary Punishment Decision Letter is delivered/notified to employees. This aims to provide an opportunity for employees to file objections to the Company's decision and this has been in accordance with the provisions as stipulated in the applicable laws and regulations.

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

KAI melakukan perekrutan pegawai baru dan pergantian pegawai sebagai upaya mendukung aktivitas operasional dan pengembangan organisasi. Pada periode 2024, Perseroan telah mengeluarkan biaya sebesar Rp5.186.355.756,- untuk melakukan perekrutan. Adapun rekrutmen dan pergantian pekerja KAI pada tahun 2024 adalah sebagai berikut:

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

KAI conducts new employee recruitment and employee turnover in an effort to support operational activities and organizational development. In 2024, the Company spent Rp5,186,355,756 to conduct recruitment. KAI's recruitment and employee turnover in 2024 are as follows:

Jumlah Pekerja Baru Berdasarkan Wilayah Kerja

Number of New Employees by Work Region

Wilayah Operasional / Operational Area	2024				2023				2022			
	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)
Balai Yasa Manggarai / Manggarai Railway Workshop	9	6	15	2,36%	19	0	19	1,10%	0	0	0	0,00%
Balai Yasa Pulubrayan / Pulubrayan Railway Workshop	3	0	3	0,47%	1	0	1	0,06%	0	0	0	0,00%
Balai Yasa Tegal / Tegal Railway Workshop	8	5	13	2,05%	11	0	11	0,64%	4	0	4	0,34%
Balai Yasa Lahat / Lahat Railway Workshop	8	5	13	2,05%	27	2	29	1,69%	14	0	14	1,18%
Balai Yasa Yogyakarta / Yogyakarta Railway Workshop	8	2	10	1,57%	25	4	29	1,69%	3	0	3	0,25%
Balai Yasa Surabaya Gubeng / Surabaya Gubeng Railway Workshop	9	2	11	1,73%	8	1	9	0,52%	0	0	0	0,00%
Daop 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	103	2	105	16,54%	147	1	148	8,60%	97	10	107	8,99%
Daop 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	11	1	12	1,89%	110	1	111	6,45%	84	7	91	7,65%
Daop 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	21	2	23	3,62%	54	0	54	3,14%	22	1	23	1,93%
Daop 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	17	0	17	2,68%	63	1	64	3,72%	19	2	21	1,76%
Daop 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	22	1	23	3,62%	58	0	58	3,37%	10	1	11	0,92%
Daop 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	20	1	21	3,31%	79	1	80	4,65%	10	7	17	1,43%
Daop 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	12	0	12	1,89%	33	0	33	1,92%	9	0	9	0,76%
Daop 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	28	4	32	5,04%	102	1	103	5,99%	24	4	28	2,35%

Wilayah Operasional / Operational Area	2024				2023				2022			
	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)
Daop 9 Jember / Operation Area 9 Jember	12	0	12	1,89%	17	1	18	1,05%	2	1	3	0,25%
Divre I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	15	0	15	2,36%	92	0	92	5,35%	40	1	41	3,45%
Divre II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	24	0	24	3,78%	38	0	38	2,21%	4	0	4	0,34%
Divre III Palembang / Regional Division III Palembang	143	3	146	22,99%	389	0	389	22,62%	379	5	383	32,18%
Divre IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	47	0	47	7,40%	217	1	218	12,67%	199	3	202	16,97%
Gudang Persediaan / Stock Warehouse	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Kantor Pusat / Head Office	39	40	79	12,44%	92	44	136	7,91%	27	4	31	2,61%
LRT Jabodebek / Jabodebek LRT	1	0	1	0,16%	64	13	77	4,48%	191	7	198	16,64%
Pendidikan & Latihan / Education & Training	0	0	0	0,00%	1	2	3	0,17%	0	0	0	0,00%
PT Railink - Kantor Pusat / PT Railink - Head Office	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Subdivre I.1 Aceh / Regional Sub Division I.1 Aceh	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Unit Kesehatan / Health Unit	1	0	1	0,16%								
Jumlah / Total	561	74	635	100,00%	1.647	73	1.720	100,00%	1.138	52	1.190	100,00%

Jumlah Pekerja Baru Berdasarkan Usia

Number of New Employees by Age

Usia / Age	2024				2023				2022			
	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)
18-20	219	0	219	34,49%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
21-30	339	71	410	64,57%	1.608	72	1.680	97,67%	1.137	52	1.189	99,92%
31-40	2	1	3	0,47%	38	1	39	2,27%	2	0	2	0,17%
41-50	1	2	3	0,47%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
51-56	0	0	0	0%	1	0	1	0,06%	0	0	0	0,00%
Jumlah / Total	561	74	635	100,00%	1.647	73	1.720	100,00%	1.138	52	1.190	100,00%

Jumlah Pekerja Baru Berdasarkan Level Jabatan

Number of New Employees by Position Level

Level Jabatan / Position Level	2024				2023				2022			
	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase (%)	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Persentase / Percentage (%)
EVP	1	0	1	0,16%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
VP	1	2	3	0,47%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Manager	0	1	1	0,16%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Asisstant Manager	0	0	0	0,00%	5	4	9	0,53%	6	0	6	0,51%
Supervisor	0	0	0	0,00%	42	1	43	2,51%	62	8	70	5,93%
Pelaksana / Executive	558	71	629	99,06%	1.592	69	1.661	96,96%	1.062	43	1.105	93,56%
Calon Pekerja / Prospective Workers	1		1	0,16%	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
Jumlah / Total	561	74	635	100,00%	1639	74	1.713	100,00%	1.130	51	1181	100,00%

Turnover Pekerja Berdasarkan Wilayah Kerja

Employee Turnover by Work Area

Usia / Age	2024			2023			2022		
	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Pria / Male	Wanita / Female	Total	Pria / Male	Wanita / Female	Total
21-30	23	2	25	20	3	23	23	3	26
31-40	60	2	62	31	3	34	46	7	53
41-50	114	8	122	100	3	103	84	5	89
51-56	577	8	585	587	7	594	529	5	534
Jumlah / Total	774	20	794	738	16	754	682	20	702
Persentase / Percentage	2,83%	1,26%	4,09%	2,76%	1,01%	2,66%	2,51%	0,07%	2,59%

Kesetaraan Kesempatan Bekerja [OJK F.18][GRI 202-2]

Untuk dapat memiliki SDM yang unggul, berkarakter, dan memiliki daya saing, KAI menjalankan prinsip kesetaraan kesempatan bekerja bagi calon pekerja, tanpa memandang jenis kelamin, fisik, dan SARA. KAI melakukan rekrutmen terbuka 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.

Kesempatan bekerja yang setara juga diberlakukan untuk posisi manajemen senior. Manajemen senior di Grup KAI adalah yang menduduki jabatan Executive Vice President, Vice President dan Manager. Sebanyak 100% manajemen senior kami adalah penduduk Indonesia. [GRI 202-2]

Equal Employment Opportunity [OJK F.18][GRI 202-2]

KAI implements the principle of equal employment opportunities for prospective employees to gain excellent HC with character and is competitive, without discriminating against genders, physique, or SARA (Ethnicity, Religion, Race, and Inter-Group). KAI conducts open recruitment through 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 (SOE).

Equal employment opportunities also apply to senior management positions. Senior management in the KAI Group are those who hold the positions of Executive Vice President, Vice President and Manager. 100% of our senior management are Indonesian citizens. [GRI 202-2]

Prinsip kesetaraan kesempatan bekerja tidak hanya diberikan kepada para calon pekerja tetapi juga seluruh pekerja KAI. KAI memberikan menjamin kesempatan bekerja secara objektif melalui penerapan kebijakan *Job Grade* dan *Job Class* pada proses promosi pekerja, berdasarkan Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor Per.U/KH.306/ III/1/ KA-2019 tentang Mutasi Jabatan. *Job grade* merujuk pada peringkat jabatan yang ditetapkan sebagai pedoman untuk pengaturan jalur karir dan program pengembangan bagi pekerja. Sementara *job class* merupakan peringkat jabatan dalam suatu tingkatan berdasarkan dimensi pekerjaan sebagai pedoman untuk penetapan penghasilan atau remunerasi pekerja.

Kesempatan Bekerja bagi Masyarakat Adat atau Komunitas Lokal

KAI tidak hanya berfokus pada perolehan laba tetapi juga bertekad untuk menghadirkan manfaat ekonomi bagi masyarakat sekitar, sebagai pemangku kepentingan yang penting dan menerima dampak langsung dari aktivitas operasi Perseroan. KAI membuka kesempatan yang setara bagi masyarakat adat ataupun komunitas lokal di sekitar area operasi Perseroan dalam proses rekrutmen pekerja. Hal tersebut merupakan bagian dari komitmen KAI untuk berkontribusi dalam pemenuhan SDGs, khususnya bagi target pekerjaan yang layak dan pertumbuhan ekonomi.

Pada tahun 2024 KAI telah melakukan identifikasi persentase pekerja dan manajemen dari masyarakat setempat pada masing-masing wilayah operasional sebagai berikut: **[GRI 202-2]**

Equal employment opportunities are not only provided to prospective employees, but also to current employees of KAI. KAI guarantees equal employment opportunities objectively by applying a Job Grade and Job Class policy in the employee promotion process, based on the Board of Directors 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 does not only focus on profit gain, but it also strives to provide economic benefits for the local communities, as important stakeholders and directly impacted by the Company's operations. KAI provides equal opportunities for indigenous peoples or local communities around the Company's operational areas in the employee recruitment process. 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.

In 2024, 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 Pekerja dan Manajemen lokal / Total Percentage of Local Employees and Management
KAI Kantor Pusat / KAI Head Office	- Pekerja / Employees: 83,73% - Manajemen / Management: 16,27%
Balai Yasa Manggarai / Manggarai Railway Workshop	- Pekerja / Employees: 98,14% - Manajemen / Management: 1,86%
Balai Yasa Tegal / Tegal Railway Workshop	- Pekerja / Employees: 97,24% - Manajemen / Management: 2,76%
Balai Yasa Yogyakarta / Yogyakarta Railway Workshop	- Pekerja / Employees: 98,20% - Manajemen / Management: 1,80%
Balai Yasa Surabaya Gubeng / Surabaya Gubeng Railway Workshop	- Pekerja / Employees: 97,45% - Manajemen / Management: 2,55%
Balai Yasa Lahat / Lahat Railway Workshop	- Pekerja / Employees: 97,97% - Manajemen / Management: 2,03%
Balai Yasa Pulubrayan / Pulubrayan Railway Workshop	- Pekerja / Employees: 93,62% - Manajemen / Management: 6,38%
Daop 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	- Pekerja / Employees: 99,07% - Manajemen / Management: 0,93%
Daop 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	- Pekerja / Employees: 98,85% - Manajemen / Management: 1,15%
Daop 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	- Pekerja / Employees: 98,48% - Manajemen / Management: 1,52%

Wilayah Kerja / Work Area	Jumlah Persentase Pekerja dan Manajemen lokal / Total Percentage of Local Employees and Management
Daop 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	- Pekerja / Employees: 98,83% - Manajemen / Management: 1,17%
Daop 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	- Pekerja / Employees: 98,88% - Manajemen / Management: 1,12%
Daop 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	- Pekerja / Employees: 98,87% - Manajemen / Management: 1,13%
Daop 7 Madiun / Operation Area 7 Madiun	- Pekerja / Employees: 98,57% - Manajemen / Management: 1,43%
Daop 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	- Pekerja / Employees: 99,00% - Manajemen / Management: 1,00%
Daop 9 Jember / Operation Area 9 Jember	- Pekerja / Employees: 98,45% - Manajemen / Management: 1,55%
Divre I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	- Pekerja / Employees: 98,55% - Manajemen / Management: 1,45%
Subdivre I.1 Aceh / Regional Sub Division I.1 Aceh	- Pekerja / Employees: 72,22% - Manajemen / Management: 27,78%
Divre II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	- Pekerja / Employees: 1,60% - Manajemen / Management: 98,40%
Divre III Palembang / Regional Division III Palembang	- Pekerja / Employees: 99,20% - Manajemen / Management: 0,80%
Divre IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	- Pekerja / Employees: 99,04% - Manajemen / Management: 0,96%
Divisi LRT Jabodebek / Jabodebek LRT Division	- Pekerja / Employees: 94,91% - Manajemen / Management: 5,09%
Rata-Rata / Average	Pekerja / Employees: 96,26% Manajemen / Management: 3,74%

Kesempatan Bekerja bagi Penyandang Disabilitas

KAI memberikan kesempatan bekerja yang setara bagi penyandang disabilitas sebagai wujud komitmen Perseroan dalam memenuhi hak asasi manusia sekaligus bagian dari upaya menyeluruh dalam menghadirkan kesempatan bekerja yang inklusif. Komitmen ini tertuang dalam Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KH.102/VIII/1/KA-2019 tanggal 5 Agustus 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Direksi Nomor PER.U/KH.102/VII/1/KA-2017 tentang Pengadaan Pekerja. Peraturan Direksi tersebut mengatur ketentuan Pengadaan Pekerja Penyandang Disabilitas. Pada praktiknya, KAI menjalankan komitmennya untuk memberikan kesempatan bekerja bagi penyandang disabilitas melalui Program Rekrutmen Bersama BUMN bekerja sama dengan Forum Human Capital Indonesia, dengan hasil sebagai berikut:

Employment Opportunities for Persons with Disabilities

KAI provides equal employment opportunities for persons with disabilities as a form of the Company's commitment to fulfilling human rights, as well as part of a comprehensive effort to provide inclusive employment opportunities. This commitment is realized based on the Board of Directors Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.U/KH.102/VIII/1/KA-2019 dated August 5, 2019, concerning the Second Amendment to the Board of Directors Regulation Number PER.U/KH.102/VII/1/KA-2017 concerning Procurement of Workers, regulating the provisions for Procurement of Workers with Disabilities. In practice, KAI carries out its commitment to provide employment opportunities for persons with disabilities through the BUMN Joint Recruitment Program in collaboration with the Indonesian Human Capital Forum, with the following results:

Kedudukan / Position	Tahun / Year					Grand Total
	2019	2021	2022	2023	2024	
Kantor Pusat / Head Office	0	0	0	1	2	3
DAOP 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	0	4	0	0	0	4
DAOP 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	0	1	1	0	0	2
DAOP 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	1	2	0	0	0	3
DAOP 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	1	1	0	0	0	2
DIVRE III Palembang / Regional Division III Palembang	1	0	0	0	0	1
LRT Jabodebek / Jabodebek LRT	0	0	0	1	0	1
Anak Perusahaan / Subsidiaries	0	0	2	0	0	2
Jumlah / Total	3	8	3	2	2	18

*) Data per 20 Juni 2025 / Data as of June 20, 2025

Dengan adanya penambahan melalui program rekrutmen, saat ini KAI telah mempekerjakan pekerja penyandang disabilitas sejumlah 27 orang yang tersebar di seluruh wilayah operasional Perusahaan, dengan rincian sebagai berikut:

With the addition of the recruitment program, KAI has currently employed 27 disabled workers spread across the Company's operational areas, with the following details:

Kedudukan / Position	Jenis Kelamin / Gender		Grand Total
	Pria / Male	Wanita / Female	
Kantor Pusat / Head Office	4	1	5
DAOP 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	1	3	4
DAOP 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	2	2	4
DAOP 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	1	0	1
DAOP 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	2	1	3
DAOP 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	3	0	3
DAOP 9 Jember / Operation Area 9 Jember	1	0	1
DIVRE III Palembang / Regional Division III Palembang	0	1	1
Balai Yasa Yogyakarta / Yogyakarta Railway Workshop	2	0	2
LRT Jabodebek / Jabodebek LRT	1	0	1
Anak Perusahaan / Subsidiaries	2	0	2
Jumlah / Total	19	8	27

*) Data per 20 Juni 2025 / Data as of June 20, 2025

Persentase Pekerja Perempuan

PT Kereta Api Indonesia berkomitmen untuk memastikan keberagaman gender sebagai salah satu aspek utama dalam kebijakan ketenagakerjaan perusahaan. Kami percaya keberagaman gender tidak hanya meningkatkan kualitas, tetapi juga memperkuat transparansi perusahaan dalam menangani isu-isu keberagaman di tempat kerja.

Percentage of Female Employees

PT Kereta Api Indonesia is committed to ensuring gender diversity as one of the main aspects of the Company's employment policy. We believe that gender diversity not only improves quality, but also strengthens the Company's transparency in handling diversity issues within the workplace, which encourages the creation of a more inclusive

Keberagaman ini mendorong terciptanya lingkungan yang lebih inklusif, memperkaya pertukaran ide dan perspektif yang beragam, serta meningkatkan kemampuan inovatif dan pemecahan masalah. Dengan demikian, KAI yakin dapat mampu menarik dan mempertahankan talenta terbaik, meningkatkan keterlibatan pekerja, serta mendorong efisiensi dan kinerja perusahaan yang lebih tinggi. PT Kereta Api Indonesia berinisiatif untuk meningkatkan porsi perempuan dalam angkatan kerja dan dalam posisi kepemimpinan. Hal ini ditunjukkan melalui proporsi pekerja perempuan yang tersebar di setiap level manajemen dengan detail sebagai berikut.

environment, enriches the exchange of diverse ideas and perspectives, and improves innovative and problem-solving capabilities. Therefore, KAI is confident that it can attract and retain the best talent, increase employee engagement, and drive higher Company efficiency and performance. PT Kereta Api Indonesia has taken the initiative to increase the portion of women in the workforce and leadership positions. This is shown through the proportion of female employees spread across each management level with the following details.

No.	Indikator Keberagaman / Diversity Indicators	Persentase / Percentage (%)
1	Persentase perempuan dalam total tenaga kerja / Percentage of women in total workforce	5,63%
2	Persentase perempuan yang menduduki semua posisi manajemen / Percentage of women holding all management positions	5,74%
3	Persentase perempuan yang menduduki semua posisi top manajemen / Percentage of women holding all top management positions	0,07%
4	Persentase perempuan yang menduduki posisi manajemen junior / Percentage of women holding junior management positions	3,57%
5	Persentase perempuan yang menduduki posisi manajemen pada fungsi penghasil pendapatan / Percentage of women holding management positions in revenue-generating functions	0,98%
6	Persentase perempuan yang menduduki posisi terkait STEM (sebagai % dari total posisi STEM) / Percentage of women holding STEM-related positions (as % of total STEM positions)	0,65%

Tenaga Kerja Anak dan Tenaga Kerja Paksa [OJK F.19] [GRI 408-1, 409-1]

Dalam menjalankan kegiatan usahanya, KAI menentang keras praktik tenaga kerja anak di lingkungan Perseroan. Hal ini tercermin dari kebijakan dan pelaksanaan rekrutmen yang dijalankan sesuai dengan 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. Kebijakan tersebut mengatur 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 2024, tidak terdapat insiden penggunaan tenaga kerja anak di dalam aktivitas operasional Perseroan.

Selain mengancam keras praktik tenaga kerja anak, KAI juga menentang keras praktik kerja paksa. KAI mengatur jam kerja berdasarkan regulasi ketenagakerjaan yang diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB), yakni 8 jam sehari atau 40 jam

Child Labor and Forced Labor [OJK F.19] [GRI 408-1, 409-1]

In carrying out its business operations, KAI condemns the use of child labor within the Company. This is reflected in its recruitment policy and implementation, in accordance with 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. 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 31st, 2023, there have been no incidents of child labor in the Company's operational activities.

In addition to strongly condemning child labor practices, KAI strongly opposes forced labor practices. KAI regulates working hours according to employment regulations outlined in the Collective Labor Agreement (PKB), with employees working 8

dalam seminggu. Pelaksanaan sistem *shift* dilakukan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, termasuk batas jam kerja maksimum. Sistem *shift* memungkinkan operasional kereta api 24 jam, namun tetap menjaga hak istirahat dan kesejahteraan pekerja.

KAI juga memberikan hak cuti dan hari libur kepada pekerja, 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. Di samping itu, Perseroan mengikutsertakan seluruhnya pada program jaminan sosial pemerintah untuk kesehatan, kecelakaan, jaminan hari tua serta pensiun, dan kematian. KAI juga terbuka dengan umpan balik dan musyawarah bersama pekerja. **[GRI 401-2]**

Di sisi lain, sebagai bentuk dukungan terhadap implementasi hak asasi manusia, KAI berkomitmen untuk menjalin kerja sama 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. Atas upaya itu, 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 [GRI 401-3]

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

hours a day or 40 hours a week. The implementation of the shift system is carried out in accordance with applicable legal provisions, including maximum working hour limits. The shift system allows 24-hour train operations, but still maintains the right to rest and employee welfare.

KAI also grants leave and holidays to employees, including 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. Furthermore, the Company includes all of them in the government social security programs for health, accident, old-age benefits, pensions, and death. KAI is open to feedback and consultations with employees as well. **[GRI 401-2]**

On the other hand, as a form of support for the implementation of human rights, KAI is committed to collaborating 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 [GRI 401-3]

As a comprehensive effort to ensure the fulfillment of employee rights, KAI provides maternity leave in accordance with applicable laws and regulations. Maternity leave rights are granted to all 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.

Pada tahun 2024, terdapat sebanyak 1.576 pekerja perempuan yang mengambil hak cuti melahirkan, dan 100% telah kembali bekerja. Jumlah pengambilan cuti melahirkan berkurang jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya sebanyak 1.534 orang, dan 100% telah kembali bekerja.

In 2024, 1,576 female employees took their maternity leave rights, and 100% of them returned to work. The number of people taking maternity leave decreased compared to the previous year by 1,534 people, and 100% have returned to work.

Uraian / Description	Perempuan / Women			Laki-laki yang Cuti Mendampingi Istrinya Melahirkan / Men on maternity leave to accompany their wives during childbirth		
	2024	2023	2022	2024	2023	2022
Total pekerja yang berhak mendapat cuti melahirkan / Total employees eligible for maternity leave	1.576	1.534	1.470	21.935	22.189	22.477
Total pekerja yang kembali bekerja pada periode pelaporan setelah cuti melahirkan kembali / Total employees who returned to work in the reporting period after returning to work from maternity leave	80	102	109	1.201	661	-
Total pekerja yang kembali bekerja setelah cuti melahirkan berakhir dan masih bekerja setelah 12 bulan / Total employees who returned to work after maternity leave ended and were still working after 12 months	80	102	109	1.201	661	-
Tingkat pekerja yang mengambil cuti melahirkan yang kembali bekerja dan dapat dipertahankan / Rate of employees who took maternity leave, returned to work, and were retained (%)	100%	100%	100%	100%	100%	-

Keterangan / Notes:

1. Data pekerja yang melakukan cuti melahirkan berdasarkan Sistem Informasi Pekerja. / Data on employees taking maternity leave based on the Employee Information System.
2. Data pekerja laki laki adalah yang berstatus menikah. / Data on male employees are those who are married.
3. Tahun 2022 belum tersedia cuti yang secara khusus untuk mendampingi pasangan/istri melahirkan, namun Perusahaan menjamin dengan memberikan hak cuti tahunan / In 2022, there was no leave specifically for accompanying a partner/wife giving birth, but the Company guaranteed it by providing the right to annual leave

Kebijakan Remunerasi Pegawai [OJK F.20][GRI 2-19, 202-1]

KAI memberikan perhatian terhadap remunerasi pekerja sebagai upaya mendukung terwujudnya kesejahteraan pekerja. Dalam menetapkan besaran remunerasi pekerja mengacu pada standar pemenuhan kebutuhan hidup serta peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait penetapan besaran gaji pekerja.

Kami menjamin bahwa seluruh pekerja telah mendapatkan hak pemberian upah sesuai ketentuan Kementerian Ketenagakerjaan berdasarkan kota/kabupaten wilayah operasional mereka bekerja. Kami juga memastikan tidak ada perbedaan dalam besaran remunerasi berdasarkan jenis kelamin maupun faktor SARA. Dengan demikian, gaji pokok dan remunerasi antara pekerja pria dan wanita KAI diberikan secara adil dan setara, yakni 1:1.

Sebagai wujud komitmen KAI dalam menyalurkan nilai ekonomi bagi pekerja sebagai pemangku kepentingan yang signifikan untuk keberlanjutan usaha, Perseroan telah memastikan bahwa upah yang diterima oleh pekerja pada tingkat paling rendah telah memenuhi atau melebihi besaran upah minimum yang ditetapkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Employee Remuneration Policy [OJK F.20][GRI 2-19, 202-1]

KAI pays attention to employee remuneration as a form of supporting the realization of employee welfare. Determining the amount of employee remuneration refers to the standards for meeting living needs and the applicable laws and regulations related to employee salary determination.

We ensure 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 the amount of remuneration based on gender or SARA factors. Therefore, basic salaries and remuneration between male and female KAI employees are given fairly and equally, namely 1:1.

As a form of KAI's commitment to providing economic value to employees as a significant stakeholder in business sustainability, the Company ensures that wages received by employees at the lowest levels meet or exceed the minimum wage determined by applicable laws and regulations.

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	Unit Usaha / Business Unit	Upah Minimum Provinsi / Provincial Minimum Wage (Rp)	Imbal Jasa Pekerja Tingkat Terendah / Lowest Level Employee Salary (Rp)	Rasio Pencapaian / Achievement Ratio
1.	Daop 1 / Operation Area 1	Kota Jakarta / Jakarta City	5.067.381	6.377.000	125,84%
2.	Daop 2 / Operation Area 2	Kota Bandung / Bandung City	4.209.309	5.702.000	135,46%
3.	Daop 3 / Operation Area 3	Kota Cirebon / Cirebon City	2.533.038	5.702.000	225,11%
4.	Daop 4 / Operation Area 4	Kota Semarang / Semarang City	3.243.969	5.702.000	175,77%
5.	Daop 5 / Operation Area 5	Kab. Banyumas / Banyumas Regency	2.195.690	5.702.000	259,69%
6.	Daop 6 / Operation Area 6	Kota Yogyakarta / Yogyakarta City	2.492.997	5.702.000	228,72%
7.	Daop 7 / Operation Area 7	Kota Madiun / Madiun City	2.274.277	5.702.000	250,72%
8.	Daop 8 / Operation Area 8	Kota Surabaya / Surabaya City	4.725.479	5.702.000	120,67%
9.	Daop 9 / Operation Area 9	Kab. Jember / Jember Regency	2.665.392	5.702.000	213,93%
10.	Divre I / Regional Division I	Kota Medan / Medan City	3.769.082	5.702.000	151,28%
11.	Divre II / Regional Division II	Kota Padang / Padang City	2.811.449	5.702.000	202,81%
12.	Divre III / Regional Division III	Kota Palembang / Palembang City	3.677.592	6.202.000	168,64%
13.	Divre IV / Regional Division IV	Kota Bandar Lampung / Bandar Lampung City	3.103.631	6.202.000	199,83%

Pemenuhan Kesejahteraan Pegawai setelah Berakhirnya Masa Kerja [GRI 201-3, 3-3, 404-1, 404-2]

Perseroan menetapkan usia pensiun pekerja yaitu 56 tahun. Sebagai bentuk apresiasi atas pengabdian dan dedikasi pekerja yang telah bekerja dan berkontribusi terhadap kemajuan dan keberlanjutan bisnis KAI dalam jangka waktu yang lama, KAI berkomitmen memenuhi kesejahteraan pekerja secara menyeluruh hingga setelah berakhirnya masa kerja. Merujuk pada Peraturan Direksi Nomor PER.U/ KH.401/I/2/ KA-2023 tentang Penghasilan Pekerja Perjanjian Kerja Waktu Tidak Tertentu, pekerja KAI mendapatkan jaminan sosial hari tua dan pensiun wajib pemerintah. Besaran tunjangan pensiun yang diberikan oleh Perseroan telah diungkapkan pada bagian Tata Kelola Keberlanjutan dalam Laporan Tahunan dan Keberlanjutan ini.

KAI juga memberikan pelatihan kepada para pekerja yang akan memasuki pensiun. Pelatihan diberikan sejak kurang 3 tahun sebelum memasuki masa pensiun. Pelatihan tersebut bertujuan untuk mempersiapkan individu memasuki masa pensiun dengan lebih baik dan sejahtera, baik secara finansial, emosional, maupun psikologis.

Employee Welfare After the End of Employment Period [GRI 201-3, 3-3, 404-1, 404-2]

The Company sets the employee retirement age at 56 years. As an appreciation for the devotion and dedication of employees who have worked and contributed to the progress and sustainability of KAI's business for a long period of time, KAI is committed to fulfilling employee welfare in its entirety until after the end of their employment period. Referring to the Board of Directors Regulation No. PER.U/KH.401/I/2/ KA-2023 on Income of Workers with Indefinite Employment Agreements, KAI employees receive old-age social security and mandatory government pensions. The amount of pension benefits provided by the Company has been disclosed in the Sustainability Governance section of this Annual and Sustainability Report.

KAI also provides training to employees who will retire. Training is provided since less than 3 years before entering retirement. The training aims to prepare individuals to enter retirement better and more prosperously, both financially, emotionally, and psychologically.

Selain memberikan pelatihan, tiga bulan sebelum memasuki masa pensiun, Perseroan melakukan sosialisasi persiapan pensiun kepada seluruh (100%) pekerja dengan masa kerja 3 bulan. Dengan manfaat-manfaat yang diterima, Perseroan berharap seluruh pekerja dapat memiliki masa pensiun yang sejahtera dan berkualitas. Pada tahun 2024 jumlah pekerja KAI yang memasuki masa pensiun mencapai 459 orang.

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

Aspek kenyamanan pekerja di tempat kerja merupakan salah satu perhatian manajemen KAI. Atas dasar itu, KAI senantiasa mengupayakan terciptanya lingkungan bekerja yang layak dan aman bagi seluruh pekerja. Perseroan menyediakan fasilitas kerja yang layak bagi pekerja dengan menyediakan beragam fasilitas yang nyaman, bersih, dan aman, berupa ruang kerja, toilet, dan ruang makan. KAI juga menyediakan fasilitas lain bagi pekerja, berupa tempat ibadah, kantin, *pantry*, area terbuka hijau, serta tempat parkir yang luas. Untuk meningkatkan keamanan, gedung KAI sudah memiliki alat deteksi asap serta fasilitas pembuangan sampah yang terintegrasi. Selain itu, pengelolaan kebersihan dilakukan secara terjadwal melalui penugasan *cleaning service*, yang bertugas setiap hari mengelola kebersihan area kerja baik di dalam maupun luar ruangan.

Lingkungan kerja yang nyaman, aman, dan sehat juga tercermin melalui upaya Perseroan menghadirkan fasilitas kesehatan yang berkualitas, yaitu Klinik Mediska, yang dapat diakses oleh pekerja dan keluarganya. KAI juga menyediakan sarana dan prasarana olahraga bagi pekerja pada kantor pusat dan daerah yang sekaligus dimanfaatkan sebagai sarana pencapaian prestasi olahraga perusahaan. KAI juga memberikan fasilitas kesenian dan keagamaan bagi pekerja, khususnya di kantor pusat.

Seluruh fasilitas yang tersedia dipastikan dalam kondisi yang layak, aman, bersih, dan sehat. Bahkan lebih dari itu, fasilitas-fasilitas yang ada dilengkapi dengan suasana kerja yang inklusif dan tanpa diskriminasi. Manajemen KAI secara terus-menerus melakukan sosialisasi kepada seluruh pekerja 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.

In addition to providing training, three months before entering retirement, the Company conducts retirement preparation dissemination to all (100%) employees with a 3-month work period. With the benefits received, the Company hopes that all employees can have a prosperous and quality retirement. In 2024, the number of KAI employees entering retirement reached 459 people.

Decent and Safe Working Environment [OJK F.21]

The aspect of employee comfort in the workplace is one of KAI management's concerns. On that basis, KAI always strives to create a decent and safe working environment for all employees. 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 with smoke detectors and integrated waste disposal facilities. KAI maintains office cleanliness on a scheduled basis through the assignment of a cleaning service, that manages the cleanliness of work areas daily, both indoors and outdoors.

A comfortable, safe, and healthy working environment is also reflected in the Company's efforts to provide quality health facilities, namely Mediska Clinics, which can be accessed by employees and their families. KAI also provides sports Rolling Stock 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 Rolling Stock 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.

Perseroan mewajibkan seluruh pekerja untuk 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. Dengan menerapkan prinsip-prinsip *Respectful Workplace Policy* dapat tercipta dan terbangun lingkungan kerja yang saling menghargai dan tidak melakukan diskriminasi, kekerasan, dan pelecehan dalam bentuk apapun. Pada periode 2024, tidak terdapat kejadian diskriminasi dalam bentuk apapun kepada pekerja maupun pelanggan dan mitra di ruang lingkup Perseroan. **[GRI 3-3, 406-1]**

Kepuasan Pekerja

Kepuasan pekerja di PT Kereta Api Indonesia merupakan faktor penting dalam mendukung keberhasilan perusahaan secara keseluruhan. Pekerja yang puas cenderung lebih produktif, termotivasi, dan memiliki loyalitas yang tinggi terhadap perusahaan. Hal ini secara langsung berpengaruh pada kualitas pelayanan yang diberikan kepada pelanggan, yang merupakan salah satu prioritas utama PT Kereta Api Indonesia sebagai penyedia transportasi publik.

Perhitungan *Employee Satisfaction Index* (ESI) penting dalam menilai tingkat kepuasan pekerja di sebuah perusahaan. Angka ESI yang tinggi menunjukkan tingkat kepuasan yang baik, yang dapat berdampak positif pada produktivitas, loyalitas, dan retensi pekerja. Hal ini juga membantu perusahaan dalam mengidentifikasi potensi masalah sebelum berdampak lebih besar pada kinerja dan budaya kerja. Tingkat kepuasan pekerja KAI pada tahun 2024 meningkat dibandingkan tahun 2023, yang mencapai 4,28 (skala 5). Berikut tingkat kepuasan pekerja sepanjang 3 (tiga) tahun terakhir:

Data Kepuasan Pekerja PT Kereta Api Indonesia

Uraian / Description	Date of Employee Satisfaction at PT Kereta Api Indonesia		
	2024	2023	2022
Employee Satisfaction Index	4,28	4,25	4,17

Komunitas Perempuan

Perseroan mendirikan Persatuan Istri Pekerja dan Karyawati Kereta Api (PIKKA) dalam rangka mendukung kesetaraan gender. Komunitas ini merupakan wadah bagi para perempuan untuk meningkatkan kemampuan dan kepemimpinan. Penetapan kepengurusan PIKKA Pusat dilaksanakan melalui Surat Keputusan Ketua Umum Persatuan Istri Pekerja dan Karyawati Kereta Api Nomor 003/PIKKAP/SKEP/II/2023 tentang Pengangkatan Pengurus PIKKA Pusat.

The Company requires all workers 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. Implementing the *Respectful Workplace Policy* principles aims to create and build a respectful work environment free from discrimination, violence, and harassment in any form. In 2024, there have been no reported incidents of discrimination in any form towards employees, customers, or partners within the Company. **[GRI 3-3, 406-1]**

Employee Satisfaction

Employee satisfaction at PT Kereta Api Indonesia is an important factor in supporting the overall success of the company. Satisfied employees tend to be more productive, motivated, and have high loyalty to the company. This directly affects the quality of service provided to customers, which is one of the main priorities of PT Kereta Api Indonesia as a public transportation provider.

Calculation of the *Employee Satisfaction Index* (ESI) is important in assessing the level of employee satisfaction in a company. A high ESI number indicates a good level of satisfaction, which can have a positive impact on employee productivity, loyalty, and retention. It also helps companies identify potential problems before they have a greater impact on performance and work culture. KAI's employee satisfaction level in 2024 increased compared to 2023, which reached 4.28 (scale 5). The following is the level of employee satisfaction over the past 3 (three) years:

Women's Community

The Company established the Association of Wives of Employees and Female Employees of the Railway (PIKKA) to support gender equality. This community is 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/II/2023 concerning the Appointment of Central PIKKA Management.

Perseroan percaya bahwa kesetaraan hak dan kesempatan bagi perempuan akan memberikan dampak yang berkelanjutan bagi persepsi dan keputusan bisnis Perseroan. Komitmen kuat Perseroan untuk mendukung kesetaraan gender membawa hasil positif yang dibuktikan dengan pencapaian Perseroan yang kembali berhasil meraih penghargaan *Best Woman Empowerment Company 2025 in Encouraging Woman's Right Protection to Provide Comfort and Safety* dalam ajang HerStory Indonesia Best Women Empowerment Companies Awards (WECA) 2025. Penghargaan ini diberikan sebagai bentuk apresiasi atas komitmen KAI dalam mendorong perlindungan hak perempuan serta menciptakan lingkungan kerja yang nyaman dan aman bagi perempuan, terutama dalam mendukung keberlanjutan di sektor transportasi.

Prestasi ini menjadi bukti bahwa KAI tidak hanya berkomitmen dalam memberikan layanan transportasi yang aman dan nyaman, tetapi juga menjadi pelopor dalam menciptakan lingkungan kerja yang mendukung kesejahteraan perempuan di industri transportasi Indonesia. KAI akan terus berupaya memastikan bahwa setiap perempuan yang bekerja di KAI merasa aman, dihargai, dan memiliki kesempatan yang sama dalam mengembangkan karier mereka. KAI meyakini, dengan lingkungan kerja yang lebih inklusif, KAI bisa menciptakan industri transportasi yang lebih baik dan berkelanjutan.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja [GRI 3-3, 403-3, 403-8]

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) menjadi prioritas utama bagi KAI mengingat dalam industri perkeretaapian memiliki risiko yang tinggi. Kecelakaan kerja dapat menyebabkan cedera serius atau kematian, yang berdampak pada terhambatnya kinerja operasional Perseroan.

KAI memahami, lingkungan kerja yang aman dan sehat tidak hanya melindungi pekerja, tetapi juga meningkatkan produktivitas dan moral kerja. KAI telah memiliki Kebijakan *Health, Safety, Security and Environment* (HSSE) nomor: KS.102/XII/1/KA-2022. Kebijakan tersebut merupakan wujud nyata atas komitmen PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan untuk menjalankan bisnis transportasi perkeretaapian dan kegiatan usaha lainnya mengacu pada nilai-nilai utama Perusahaan AKHLAK untuk mendukung tujuan, visi, dan misi Perusahaan dengan memperhatikan keselamatan dan kesehatan kerja, keselamatan perkeretaapian, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan hidup untuk seluruh pekerja, aktivitas bisnis, dan aset Perusahaan dari segala ancaman kerugian

The Company believes that equal rights and opportunities for women will have a sustainable impact on the Company's business perceptions and decisions. The positive results brought by the Company's strong commitment to supporting gender equality are proven through the Company's achievement in winning the *Best Woman Empowerment Company 2025 in Encouraging Woman's Right Protection to Provide Comfort and Safety* award at the HerStory Indonesia Best Women Empowerment Companies Awards (WECA) 2025 once again. This award was bestowed as a form of appreciation for KAI's commitment to encouraging the protection of women's rights and creating a comfortable and safe working environment for women, especially in supporting sustainability in the transportation sector.

This achievement proves that KAI is not only committed to providing safe and comfortable transportation services, but it also strives to become a pioneer in creating a working environment supporting women's welfare in the Indonesian transportation industry. KAI will continue ensuring that every woman working at KAI feels safe, appreciated, and has equal opportunities to develop their career. KAI believes that creating a better, more sustainable transportation industry is possible through a more inclusive working environment.

Occupational Health and Safety [GRI 3-3, 403-3, 403-8]

Occupational health and safety (OHS) has become the top priority to KAI, considering the high risk in the railway industry. Workplace accidents can cause serious injury or death, which has an impact on obstructing the Company's operational performance.

KAI understands that a safe and healthy work environment not only protects employees, but also enhances productivity and morale. KAI has a Health, Safety, Security, and Environment (HSSE) Policy number: KS.102/XII/1/KA-2022. The policy is a real manifestation of the commitment of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its subsidiaries to run the railway transportation business and other business operations referring to the Company's main values AKHLAK to support the Company's goals, vision, and mission by paying attention to occupational safety and health, railway safety, security and protection of the environment for all workers, business activities and Company assets from all threats of loss.

Merujuk pada kebijakan tersebut, KAI menerapkan dan 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 berdinias, 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]** Selain itu, KAI juga memberikan layanan program konseling pekerja bagi pekerja yang membutuhkan tempat untuk bercerita ataupun mendapatkan dukungan psikologis melalui unit yang disediakan.

Untuk memastikan kesehatan pekerja, KAI memiliki fasilitas kesehatan 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 2024, terdapat 55 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]**

Operasional seluruh aktivitas pelayanan kesehatan kerja KAI menjadi tanggung jawab Vice President Health. Unit khusus ini 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,

Referring to the policy, KAI implements and improves the quality of occupational health and safety for all (100%) employees, both permanent and partners. KAI applies standardization that ensures 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]** Apart from that, KAI also provides employee counseling program services for employees who need a place to talk or get psychological support through the units provided.

To ensure 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, 2024, there were 55 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 Board of Directors Regulation of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.U/KH.405/XI/1/KA-2020 concerning Health Insurance. Referring to the Board of Directors 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]**

Operational activities of all KAI occupational health services are the responsibility of the Vice President of Health. This special unit ensures optimal implementation of occupational health services, through good policy planning and coordination, the establishment of norms and reference standards, the determination and implementation of procedures, and the

hingga pemberian bimbingan serta supervisi bagi pihak pelaksana. Untuk menjaga kinerja operasional berjalan baik, secara berkala KAI melakukan penanganan 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]

Untuk mengoptimalkan pelaksanaan sistem K3, 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.

Implementasi SMKP meliputi keselamatan perkeretaapian serta keselamatan dan kesehatan kerja yang berlaku di seluruh lini bisnis KAI. Untuk mengetahui efektivitas 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 2024. Audit internal pada tahun 2024 telah dilakukan di 14 wilayah Daerah Operasi, Divisi Regional, Balai Yasa Sarana dan Prasarana. Audit Internal SMKP di Daop/Divre maupun Balai Yasa di tahun 2024 dilaksanakan dengan kategori tingkat yang beragam baik tingkat awal, transisi dan lanjutan.

KAI memastikan sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang dimiliki telah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012. Pada tahun 2024, terdapat 1 (satu) wilayah yang telah melakukan resertifikasi dan mendapatkan kembali bendera emas dalam pencapaian penerapan SMK3 dari Kementerian Ketenagakerjaan.

provision of guidance and supervision for the implementing parties. To maintain good operational performance, KAI periodically conducts systematic, directed, and 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]

To optimize the implementation of the OHS system, KAI has implemented the Railway Safety Management System (SMKP) since 2020 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 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 2024. In 2024, internal audits were conducted in 14 Operational Areas, Regional Divisions, as well as Facilities and Infrastructure Railway Workshops. Internal Audits of SMKP in Operational Areas/Regional Divisions and Railway Workshops in 2024 were conducted at various level categories, namely initial, transitional, and advanced levels.

KAI ensures that the Occupational Health and Safety Management System certification complies with Government Regulation Number 50 of 2012. In 2024, 1 (one) region carried out recertification and once more received the gold flag in achieving the implementation of OHSMS from the Ministry of Manpower.

Penerapan aspek keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dijalankan secara terencana dan terstruktur membawa Perseroan berhasil meraih penghargaan dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja pada tahun 2024 pada ajang pengharagaan Indonesia Safety Excellence Award dalam rangkaian OSH's Asia Summit 2024 dengan kategori sebagai berikut:

1. The Best Safety Management in BUMN Company
2. The Best Safety Program
3. The Most Safety Culture
4. The Best Leadership on OSH Culture

Penghargaan ini merupakan bentuk apresiasi terhadap implementasi aspek keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dijalankan secara baik dan berkelanjutan dalam rangka mendukung kemajuan K3 nasional.

Selain menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian, KAI 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 Cirebon Prujakan 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.

Pada tahun 2024 KAI telah melaksanakan Gap Analisis ISO 14001:2015 di Balai Yasa Surabayagubeng serta awareness maupun peningkatan kompetensi bidang lingkungan lainnya sebagai dasar dalam penerapan ISO 14001:2015 di tahun 2025. Untuk memastikan penerapan berjalan konsisten, maka Perseroan melakukan Audit Internal ISO 14001:2015 di wilayah-wilayah yang telah mengimplemetasikan ISO 14001:2015, antara lain Balai Yasa Mekanik Cirebonprujakan, Balai Yasa Yogyakarta, Dipo Lokomotif Cirebon, dan Balai Yasa Tegal serta *Audit Surivellance* oleh badan Sertifikasi ISO 14001:2015, yaitu Sucofindo.

The health, safety, and environment (OHS) implementation carried out in a planned and structured manner managed to make the Company receive awards in the field of occupational health and safety in 2024 at the Indonesia Safety Excellence Award in the OSH's Asia Summit 2024 series with the following categories:

1. The Best Safety Management in BUMN Company
2. The Best Safety Program
3. The Most Safety Culture
4. The Best Leadership on OSH Culture

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

In addition to the implementation of the Railway Safety Management System, KAI 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.
5. ISO 14001:2015 certification through Sucofindo Certification at Balai Yasa Tegal in 2023.

In 2024, KAI implemented ISO 14001:2015 Gap Analysis at Surabayagubeng Railway Workshop as well as awareness and improvement of other environmental competencies as a basis for implementing ISO 14001:2015 in 2025. To ensure consistent implementation, the Company conducted an ISO 14001:2015 Internal Audit in areas that have implemented ISO 14001:2015, including Cirebonprujakan Railway Mechanical Workshop, Yogyakarta Railway Workshop, Cirebon Locomotive Depot, and Tegal Railway Workshop, as well as a Surveillance Audit by the ISO 14001:2015 Certification Agency, namely Sucofindo.

Penanggulangan Keadaan Darurat dan Kecelakaan Besar pada Lingkungan Kerja

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang industri perkeretaapian, KAI mengelola risiko secara terstruktur agar tidak menimbulkan kerugian operasional. KAI telah 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.

Sementara penanganan keadaan darurat dan kecelakaan besar di KAI dijalankan 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.

KAI juga 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, sebagai upaya penanggulangan keadaan darurat dan kecelakaan besar pada lingkungan kerja.

Induksi Keselamatan kepada Pihak Internal maupun Eksternal

KAI menerapkan induksi keselamatan yang 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. Penerapan induksi keselamatan merupakan kegiatan untuk mengkomunikasikan informasi Keselamatan Perkeretaapian serta Keselamatan dan Kesehatan Kerja kepada seluruh SDM, tamu, kontraktor, pengguna jasa, pemasok, dan pemangku kepentingan lain.

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;

Emergency and Major Accident Response in the Workplace

As a company engaged in the railway industry, KAI structurally manages risks so as not to cause operational losses. KAI has implemented 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.

Meanwhile, emergency and major accident response at KAI is carried out in accordance with the Board of Directors 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 Board of Directors 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.

KAI also implements fire prevention and response efforts at Balai Yasa Sarana, Balai Yasa Prasarana, Dipo Sarana, Dipo Prasarana, and Stations based on the Board of Directors Decree of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number KEP.U/KS.101/XII/2/KA-2016, as an effort to deal with emergencies and major accidents in the workplace.

Safety Induction for Internal and External Parties

KAI implements safety induction regulated through the Board of Directors 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. The implementation of safety induction is an activity to communicate Railway Safety and Occupational Health and Safety information to all human resources, guests, contractors, service users, suppliers, and other stakeholders.

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;

- b. Bahaya dan insiden yang mungkin ditimbulkan dari kegiatan operasional perkeretaapian dan proses kerja SDM KAI;
 - c. 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;
 - d. 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;
 - e. Cara melaporkan jika ada bahaya, tindakan tidak aman, kondisi tidak aman, insiden dan/atau keadaan darurat;
 - f. 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;
 - g. 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
 - h. Imbauan penyampaian saran, umpan balik, dan keluhan mengenai keselamatan perkeretaapian serta keselamatan dan kesehatan kerja.
- b. Hazards and incidents that may arise from railway operational activities and the work processes of KAI's human resources;
 - c. 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;
 - d. 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;
 - e. How to report hazards, unsafe actions, unsafe conditions, incidents, and/or emergencies;
 - f. 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;
 - g. 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
 - h. Encouragement to provide suggestions, feedback, and complaints regarding railway safety and occupational health and safety.

Pengungkapan Praktik Pelanggaran Ketentuan Ketenagakerjaan pada Pekerja pada Pihak Pemasok

Untuk memastikan seluruh pekerja pihak pemasok mematuhi peraturan perundang-undangan, KAI melakukan identifikasi terhadap praktik pelanggaran ketentuan ketenagakerjaan pada pekerja pihak pemasok yang digunakan pada 2024. Merujuk pada hasil identifikasi tersebut, tidak ditemukan adanya praktik pelanggaran terhadap ketentuan ketenagakerjaan yang dilakukan pihak pemasok atau mitra kerja KAI.

Daftar Pihak Pemasok Berdasarkan Klasifikasi Tingkat

Sampai dengan 2024, KAI belum melakukan klasifikasi terhadap pihak pemasok berdasarkan tingkat risiko pekerjaan. Oleh karenanya, KAI tidak mengungkapkan informasi mengenai daftar pihak pemasok berdasarkan klasifikasi tersebut pada bagian ini.

Disclosure of Labor Regulation Violations by Supplier Employees

To ensure the compliance of all supplier employees with laws and regulations, KAI identified practices of labor regulation violations among supplier employees used in 2024. Referring to the results of this identification, no violations of labor regulations were found to have been committed by KAI's suppliers or partners.

List of Suppliers Based on Job Risk Classification

As of 2024, KAI has not classified suppliers based on job risk levels. Therefore, KAI does not disclose information regarding the list of suppliers based on this classification in this section.

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

Sebagai upaya preventif untuk memitigasi risiko kecelakaan kereta api, kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja dan pencemaran lingkungan hidup, KAI menerapkan proses Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko Keselamatan (IBPR). KAI mewajibkan seluruh Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) di tingkat Daerah melakukan proses IBPR, untuk selanjutnya diperiksa oleh *Quality Controller* sebelum disetujui oleh Manajer unit terkait.

Penerapan IBPR ini dijalankan sesuai ketentuan yang terdapat dalam SMK. Bahaya yang telah diidentifikasi selanjutnya akan 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.

Untuk mengetahui efektivitas penerapan IBPR, secara berkala Unit Safety Kantor Pusat melakukan evaluasi terkait dengan pelaksanaan proses IBPR yang berjalan di KAI. Hasil evaluasi dijadikan dasar bagi Perseroan dalam mengambil keputusan-keputusan strategis untuk memitigasi 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.

Di samping melakukan usaha 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.

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

As a preventive measure to mitigate the risks of train accidents, workplace accidents, occupational diseases, and environmental pollution, KAI implements the Hazard Identification, Risk Assessment, and Safety Risk Control (IBPR) process. KAI requires all Heads of Technical Implementation Units (UPT) at the regional level 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. 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.

To determine the effectiveness of IBPR implementation, the Central Office Safety Unit periodically evaluates the implementation of the IBPR process at KAI. The results of these evaluations become the basis for the Company in making strategic decisions for mitigating safety risks or improvements to the ongoing IBPR process. The Safety Unit conducts annual dissemination activities and workshops, as well as 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) app, which can be accessed by all employees. For the reporting entity that does not have access to the *Safety Railway Information* app, a reporting medium is provided through the *Safety Railway Information WhatsApp Center*, which will then be forwarded to the SRI app. KAI implements a policy to maintain the confidentiality of the reporting entity's identity and guarantees that no punishment or sanctions will be imposed on the reporting entity, based on the Board of Directors 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 rangkaian proses investigasi selesai, Direktur Keselamatan dan Keamanan menyampaikan laporan hasil investigasi kepada seluruh pihak terkait. Kemudian Unit Safety 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]

KAI menyediakan fasilitas kesehatan milik KAI, yaitu Klinik Mediska, yang dapat dimanfaatkan oleh pekerja, keluarga pekerja, hingga masyarakat. 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.

Untuk menjaga kinerja operasional berjalan sesuai target, KAI mewajibkan para pekerja untuk melakukan pemeriksaan kesehatan pekerja secara rutin melalui program *medical check-up* tahunan, dan pemeriksaan kesehatan, sebelum berdinis kepada awak sarana perkeretaapian di Pos Pemeriksaan Kesehatan (POSRIKKES). Pemeriksaan kesehatan sebelum menjalankan pekerjaan dinas sangat penting dilakukan guna memastikan para pekerja, termasuk masinis, bebas dari pengaruh alkohol. Ini adalah bagian dari prosedur pemeriksaan kesehatan yang dilakukan sebelum masinis dan asisten masinis mulai dinas. KAI memastikan kondisi masinis dalam keadaan sehat dan prima, sehingga perjalanan kereta api dapat berlangsung aman, nyaman, selamat, dan tepat waktu. Selain pemeriksaan bebas alkohol, masinis juga diperiksa untuk suhu tubuh dan tekanan darah.

If a safety-threatening incident occurs, the Managing Director of Safety and Security will immediately establish a special team assigned to investigate 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]

KAI offers health facilities owned by KAI itself, namely Mediska Clinics, which can be utilized by employees, their families, and the community. 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.

To maintain operational performance according to the target, KAI requires employees to conduct regular health checks for workers through an annual medical check-up program and pre-service health examinations for railway personnel at Health Examination Posts (POSRIKKES). Health checks before carrying out official work are crucial to ensure that employees, including train drivers, are free from the influence of alcohol. This is part of the health check procedure carried out before train drivers and assistant train drivers start working. KAI ensures that train drivers are in good health and prime condition so that train travel can be safe, comfortable, secure, and on time. In addition to the alcohol-free check, train drivers are also checked for body temperature and blood pressure.

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

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

KAI berkomitmen untuk senantiasa memastikan kinerja operasional telah memenuhi prosedur yang ditetapkan demi menjamin keamanan dan keselamatan seluruh pekerja baik pekerja KAI maupun pekerja mitra usaha kami. Upaya kuat ini membawa hasil dengan tidak terdapatnya kematian pekerja KAI pada periode 2024. Kami sungguh menyesali kejadian tersebut dan kami terus melakukan evaluasi dan pembenahan terhadap sistem dan prosedur kami. Berikut rekapitulasi kecelakaan kerja pada 3 (tiga) tahun terakhir:

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 (OHS) training to employees as a systematic effort to prevent incidents of disease, accidents, and fatalities in the workplace.

KAI is committed to always ensuring that operational procedures fulfill the set procedures to guarantee the safety and security of all employees, including KAI employees and our business partners' employees. This strong effort has yielded results with no KAI employee deaths still occurring in 2024. We deeply regret this incident and will evaluate our systems and procedures for the future. The recapitulation for the last 3 (three) years is as follows:

Rekapitulasi Kecelakaan Kerja

Recapitulation of Work Accidents

Uraian / Description	Satuan / Unit	2024	2023	2022
Kecelakaan Kerja / Work Accidents	Orang / Person(s)	7	11	7
Kematian / Fatality	Orang / Person(s)	0	2	0
Jumlah jam kerja aman* / Safe working hours*	Jam / Hours	3.140.560	5.677.549	8.888.040
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) Pekerja Organik / Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) for Organic Workers	LTIFR	0,10	0,14	0,12
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) Outsource	LTIFR	0,04	0,29	0,00

*) Disajikan kembali / Restated

**) 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. / 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]

Sebagai upaya kepatuhan terhadap peraturan perundangan dan implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) yang terintegrasi dengan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), Perseroan telah membentuk Komite Keselamatan. Komite Keselamatan ini secara umum bertugas sebagai fasilitator

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

As an effort to comply with laws and regulations and the implementation of the Railway Safety Management System (SMKP) which is integrated with the Occupational Safety and Health Management System (SMK3), the Company has formed a Safety Committee. This Safety Committee generally serves as a facilitator in the implementation of aspects of railway

dalam implementasi aspek keselamatan perkeretaapian, keselamatan dan kesehatan kerja serta lingkungan hidup di seluruh wilayah kerja KAI baik di Daerah Operasi (Daop), Divisi Regional (Divre) ataupun Balai Yasa. Setiap bulan Komite Keselamatan secara rutin melaksanakan pertemuan guna membahas isu terkait keselamatan pada wilayah-wilayah tersebut. Bila terdapat permasalahan yang tidak dapat diputuskan pada tingkat Komite Keselamatan Daop, Divre, dan Balai Yasa akan disampaikan kepada Direktur Keselamatan dan Keamanan untuk selanjutnya dibahas pada Rapat Komite Keselamatan Tingkat Pusat. Pada tahun 2024 Komite Keselamatan Tingkat Pusat telah rutin menyelenggarakan rapat setiap bulan sebanyak 12 kali, dihadiri oleh DU, D2, D3, D5 beserta jajaran EVP, VP dari direktorat lainnya

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

Untuk meningkatkan kualitas Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), KAI menyelenggarakan program pengembangan kompetensi untuk pekerja berupa mengikuti pelatihan internal dan pelatihan sertifikasi khusus yang bekerja sama dengan Lembaga Pelatihan eksternal bagi pekerja. Untuk pelatihan internal, KAI memberikan pelatihan materi K3. Materi ini wajib dikuasai pada penyelenggaraan pelatihan di Training Center KAI. Pada pelatihan 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. Pada tahun 2024 pelatihan K3 yang diberikan diuraikan pada tabel berikut:

safety, occupational safety and health and the environment throughout KAI's work areas, both in the Operational Area (Daop), Regional Division (Divre) or Balai Yasa. Every month the Safety Committee routinely holds meetings to discuss issues related to safety in these areas. If there are problems that cannot be resolved at the Daop, Divre, and Balai Yasa Safety Committee levels, they will be submitted to the Director of Safety and Security to be further discussed at the Central Safety Committee Meeting. In 2024, the Central Safety Committee has routinely held 12 monthly meetings, attended by DU, D2, D3, D5 along with EVPs, VPs from other directorates.

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

To improve the quality of Occupational Health and Safety (OHS), KAI conducts competency development programs for employees in the form of participation in internal training and specialized certification training in collaboration with external training institutions for employees. In internal training, KAI includes OHS material as mandatory content that must be mastered during training sessions at the KAI Training Center. For specialized certification training, KAI collaborates with external Training Institutions that have been appointed by the Ministry of Manpower, the National Professional Certification Agency (BNSP), and others as needed. In 2024, the OHS training provided is described in the following table:

Tabel Pelatihan K3 bagi pekerja

OHS Training Table for Employees				
No.	Judul Pelatihan / Training Title	Tanggal Sosialisasi / Dissemination Dates	Tempat / Media	Jumlah Peserta / Amount of Participants
1	Ahli K3 Umum Sertifikasi BNSP Angkatan I / General OHS Expert BNSP Certification Batch I	25 November-2 Desember 2024 / November 25-December 2, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	6
2	Ahli K3 Umum Sertifikasi BNSP Angkatan II / General OHS Expert BNSP Certification Batch II	27-29 Mei 2024 / May 27-29, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	2
3	K3 Kebakaran Kelas D / OHS Class D Fire	26 Februari-9 Maret 2024 / February 26-March 9, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	2
4	Pelatihan Ahli K3 UMUM sertifikasi Kemnaker RI Angkatan I / General OHS Expert Training, Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia certification, Batch I	12-26 Agustus 2024 / August 12-26, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	2
5	Pelatihan Ahli K3 UMUM sertifikasi Kemnaker RI Angkatan II / General OHS Expert Training, certification by the Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia Batch II	28 Oktober-9 November 2024 / October 28-November 9, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	15
6	Pelatihan Ahli K3 UMUM sertifikasi Kemnaker RI Angkatan III / General OHS Expert Training, certification by the Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia Batch III	8-20 Juli 2024 / July 8-20, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	5

No.	Judul Pelatihan / Training Title	Tanggal Sosialisasi / Dissemination Dates	Tempat / Media	Jumlah Peserta / Amount of Participants
7	Pelatihan Junior Safety Expert a.k.a Ahli K3 Umum Kemnaker / Junior Safety Expert Training a.k.a General OHS Expert of the Ministry of Manpower	15-27 Juli 2024 / July 15-27, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	19
8	Pelatihan Safety Expert a.k.a Ahli K3 Umum Kemnaker / Safety Expert Training a.k.a General OHS Expert of the Ministry of Manpower	13 Mei-4 Juni 2024 / May 13-June 4, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	16
9	Sertifikasi Ahli K3 Listrik / Electrical OHS Expert Certification	3-8 Juni 2024 / June 3-8, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	4
10	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi Angkatan I / Junior OHS Expert Certification in Construction Batch I	24 September-1 Oktober 2024 / September 24-October 1, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	16
11	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi Angkatan II / Junior OHS Expert Certification in Construction Batch II	11-16 November 2024 / November 11-16, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	10
12	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi Angkatan IV / Junior OHS Expert Certification in Construction Batch IV	19-20 Februari 2024 / February 19-20, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	2
13	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan I	19-20 Februari 2024 / February 19-20, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
14	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan II / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch II	10-11 September 2024 / September 10-11, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
15	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan III / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch III	10-11 September 2024 / September 10-11, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	14
16	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan IV / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch IV	4-5 November 2024 / November 4-5, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
17	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan IX / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch IX	11-12 September 2024 / September 11-12, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	20
18	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan V / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch V	11-12 September 2024 / September 11-12, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	8
19	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan VI / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch VI	12-13 September 2024 / September 12-13, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	10
20	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan VII / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch VII	24-25 Oktober 2024 / October 24-25, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	14
21	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan VIII / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch VIII	4-5 November 2024 / November 4-5, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	18
22	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan X / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch X	7-8 November 2024 / November 7-8, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	10
23	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XI / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XI	7-8 November 2024 / November 7-8, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	20
24	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XII / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XII	11-12 November 2024 / November 11-12, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	20
25	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XIII / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XIII	11-12 November 2024 / November 11-12, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
26	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XIV / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XIV	14-15 November 2024 / November 14-15, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	16
27	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XV / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XV	28-29 November 2024 / November 28-29, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
28	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XVI / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XVI	30 November-1 Desember 2024 / November 30-December 1, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	20
29	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 Angkatan XVII / OHS Technician Working at Height Level 1 Batch XVII	21-23 Februari 2024 / February 21-23, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	20
30	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan I / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch I	21-23 Februari 2024 / February 21-23, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
31	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan II / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch II	27-28 Februari 2024 / February 27-28, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15

No.	Judul Pelatihan / Training Title	Tanggal Sosialisasi / Dissemination Dates	Tempat / Media	Jumlah Peserta / Amount of Participants
32	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan III / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch III	27-28 Februari 2024 / February 27-28, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	14
33	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan IV / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch IV	30 September-2 Oktober 2024 / September 30-October 2, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	13
34	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan IX / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch IX	12-13 September 2024 / September 12-13, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	11
35	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan V / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch V	17-19 September 2024 / September 17-19, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	12
36	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan VI / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch VI	17-19 September 2024 / September 17-19, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	12
37	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan VII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch VII	30 September-2 Oktober 2024 / September 30-October 2, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	12
38	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan VIII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch VIII	2-4 Oktober 2024 / October 2-4, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	11
39	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan X / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch X	2-4 Oktober 2024 / October 2-4, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	11
40	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XI / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XI	4-6 Oktober 2024 / October 4-6, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	11
41	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XII	4-6 Oktober 2024 / October 4-6, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	12
42	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XIII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XIII	16-18 Oktober 24 / October 16-18, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	11
43	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XIV / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XIV	18-20 Oktober 2024 / October 18-20, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
44	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XV / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XV	20-22 Oktober 2024 / October 20-22, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
45	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XVI / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XVI	22-24 Oktober 2024 / October 22-24, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
46	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XVII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XVII	22-24 Oktober 2024 / October 22-24, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
47	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XVIII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XVIII	24-26 Oktober 2024 / October 24-26, 2024	Pusdiklat / Education and Training Center	15
48	Training Auditor SMK3 Sertifikasi KEMNAKER / OHSMS Auditor Training Certification of Ministry of Manpower	07 Oktober 2024 / October 07, 2024	Eksternal (Public) / External (Public)	8

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

Untuk mewujudkan pengelolaan risiko yang efektif dan efisien, KAI mengimplementasikan proses Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko Keselamatan (IBPR). Dengan menerapkan IBPR, KAI dapat melakukan upaya preventif dan mitigasi terhadap risiko keselamatan, yang mencakup risiko kecelakaan kereta api, kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, dan pencemaran lingkungan hidup.

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

To realize effective and efficient risk management, KAI implements the Hazard Identification, Risk Assessment, and Safety Risk Control (IBPR) process. By implementing IBPR, KAI can take preventive and mitigation measures against safety risks, which include railway accidents, occupational accidents, work-related illnesses, and environmental pollution.

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). Untuk menjaga kinerja operasional berjalan baik, KAI terus-menerus melakukan pengembangan terhadap proses IBPR yang dilakukan melalui evaluasi dan perbaikan secara berkesinambungan, sehingga pengelolaan risiko keselamatan dapat berjalan optimal.

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

Sebagai wujud pemenuhan hak bagi pekerja untuk dapat mengembangkan kompetensi sekaligus untuk meningkatkan produktivitas kinerja pekerja, KAI menyelenggarakan program pelatihan dan pengembangan kemampuan pekerja. Secara periodik, KAI melaksanakan kegiatan pelatihan dan pendidikan pekerja, yang diharapkan mampu menghadirkan SDM yang unggul dan kompetitif sekaligus mendukung upaya peningkatan kualitas pelayanan bagi pelanggan, hubungan kerja dengan mitra usaha, serta hubungan baik dengan masyarakat.

Program pengembangan kompetensi bagi pekerja yang dirancang dan dilaksanakan oleh KAI sejalan dengan pencapaian visi dan misi Perseroan tahun 2020-2024, dan mengakomodir talenta baru bagi Perseroan. Untuk mengoptimalkan pelaksanaan program pengembangan kompetensi KAI memiliki Divisi Training & Education yang bertransformasi menjadi KAI Corporate University. Divisi ini bertanggung jawab dalam mengelola perencanaan, pengendalian, dan evaluasi pelaksanaan program, hingga merencanakan materi pendidikan dan pelatihan. Selain itu, divisi ini bertugas memelihara fasilitas program, menyusun standarisasi kualitas dan sertifikasi/ pengujian SDM sesuai kebutuhan Perseroan, serta melakukan pengelolaan pengembangan pegawai.

Sebagai pemenuhan hak asasi manusia dan menciptakan kualitas SDM yang berkarakter, KAI memberikan kesempatan yang sama kepada seluruh pekerja (100%) untuk mengikuti pengembangan kompetensi tanpa adanya diskriminasi apapun termasuk latar belakang mereka.

IBPR 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) app. 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 optimally.

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

As a form of fulfillment of employees' rights to be able to develop their competencies as well as to increase employee performance productivity, KAI organizes employee training and development programs. KAI periodically conducts employee training and education activities, which are expected to be able to produce superior and competitive human resources while supporting the improvement of service quality for customers, fostering working relationships with business partners, and maintaining good relations with the community.

The competency development program for employees designed and implemented by KAI is in line with the achievement of the Company's vision and mission for 2020-2024, and accommodates new talents for the Company. To optimize the implementation of the competency development program, KAI has a Training & Education Division that has transformed into KAI Corporate University. This division is responsible for managing the planning, control, and evaluation of program implementation, including planning educational and training materials. In addition, this division is responsible for maintaining program facilities, preparing quality standards and HR certification/testing according to the Company's needs, and managing employee development.

As a fulfillment of human rights and to create quality human resources with character, KAI provides equal opportunities for all employees (100%) to develop their competencies without any discrimination, including based on their background.

Program pelatihan dan pengembangan kompetensi pekerja dilakukan 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. Upaya ini merupakan wujud upaya KAI dalam memberikan kesempatan yang transparan dan setara bagi seluruh pekerja (100%) untuk dapat mengisi berbagai posisi jabatan, melalui sistem promosi, jenjang karier, serta jalur pengembangan karier yang dievaluasi secara objektif berdasarkan kompetensi yang dimiliki.

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

Perseroan telah melakukan penyesuaian terhadap model kompetensi yang diterapkan untuk pekerja KAI, sebagai upaya menyesuaikan perkembangan peran SDM dan perubahan tantangan yang dihadapi. Hal ini dilakukan untuk mendukung tercapainya visi dan misi Perseroan, sejalan dengan pencapaian Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) tahun 2020-2024. Di samping 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.

Model Kompetensi KAI meliputi kompetensi yang bersifat non-teknis (*soft-competency*) dan teknis (*hard-competency*). Kompetensi non-teknis mengacu pada kompetensi yang berkaitan dengan kemampuan mengelola proses pekerjaan, mengelola hubungan antarmanusia, serta membangun interaksi dengan orang lain, terdiri dari *Basic*, *Core*, dan *Leadership*. Sementara kompetensi teknis merupakan keterampilan teknis yang melekat atau dibutuhkan untuk profesi/posisi tertentu, terdiri dari *Technical*, *Business*, *Digital*, dan *Management*. Berikut penjelasan mengenai Model Kompetensi KAI:

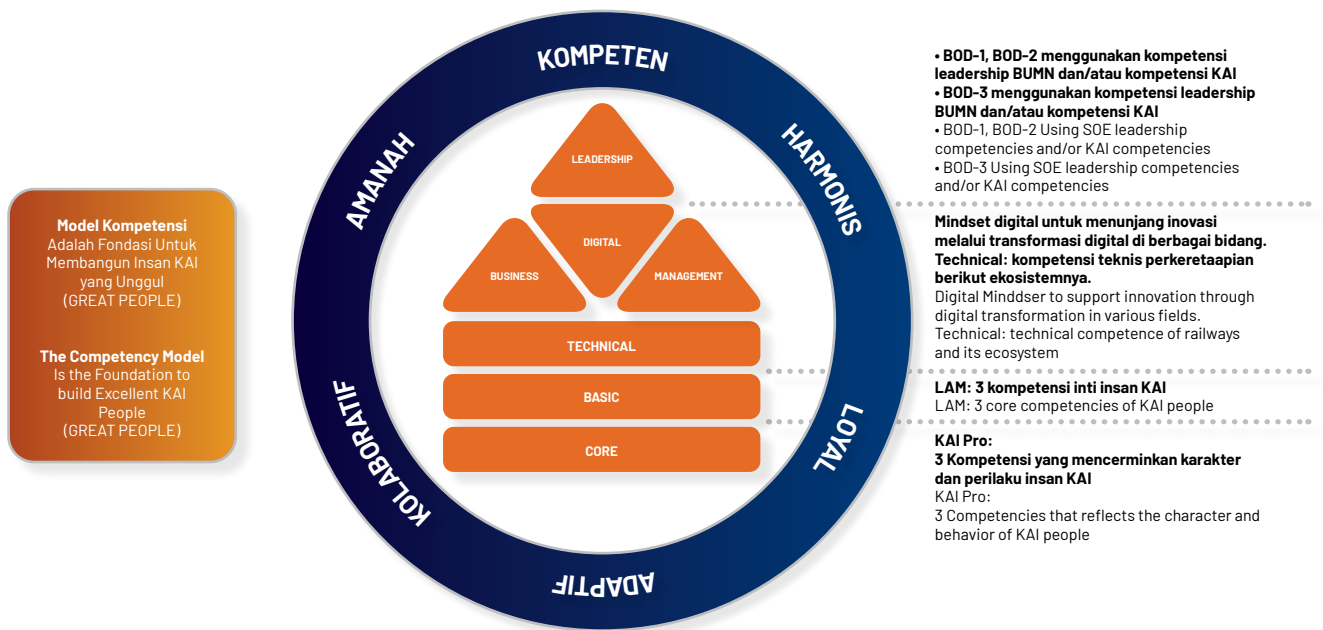
The employee training and competency development programs are conducted based on internal regulations, specifically the Board of Directors Resolution of PT Kereta Api Indonesia (Persero) regarding the Implementation Guidelines for the Career Development System. According to these regulations, career development within KAI is implemented through education and training programs (Diklat), which include Formation Training, Professional Training, and Managerial Training. This is KAI's effort 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.

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

The Company has adjusted the competency model applied to KAI employees, as the role of human resources evolves and new challenges arise, which is carried out to support 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.

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

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.

AKHLAK: Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, Kolaboratif

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

Reference

Board of 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: Trustworthy, Competent, Harmonious, Loyal, Adaptive, Collaborative

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: 1. Railways: • Train Crew • Inspector & Checker • Maintenance 2. Non-Railways: • Audit • HC & Health • IT • Safety • Other Functions			Talent Development
CORPORATE LEARNING DEVELOPMENT						

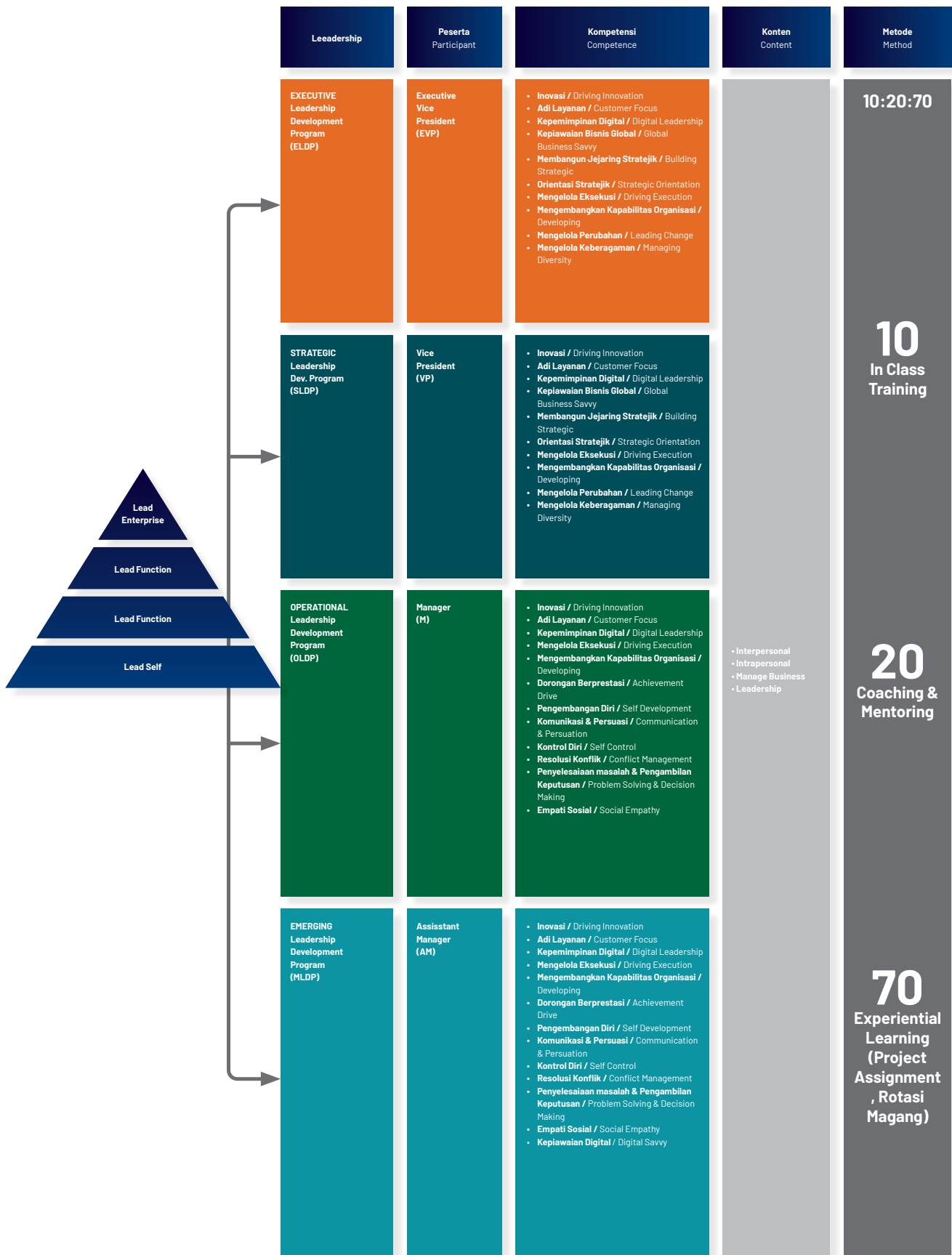
KAI Value: Amanah / Trustworthy – Kompeten / Competent – Harmonis / Harmonious – Loyal – Adaptif / Adaptive – Kolaboratif / Collaborative

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.



Model pengembangan yang diimplementasikan oleh KAI dilakukan secara individual maupun kelompok. Secara individual, pekerja diberikan program pengembangan sesuai Prinsip 70:20:10, dengan penjelasan sebagai berikut:

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

Sementara secara kelompok, pekerja mendapatkan program pengembangan terintegrasi sesuai Model Kompetensi KAI.

The development model implemented by KAI is carried out both individually and in groups. Individually, employees are provided with development programs based on the 70:20:10 Principle, with the following description:

- 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.

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

Berikut ini adalah daftar pelatihan pekerja terkait aspek keberlanjutan selama tahun 2024:

The following is a list of employee training related to sustainability aspects during 2024:

No.	Judul Pelatihan / Training Name
1	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 1 / OHS Technician Working at Height Level 1
2	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 / OHS Technician Working at Height Level 2
3	<i>Non-Destructive Testing</i> (NDT) Level 2 Angkatan I / <i>Non-Destructive Testing</i> (NDT) Level 2 Batch I
4	Relay Proteksi Siprotec 4 Angkatan I / Siprotec 4 Protection Relay Batch I
5	Bimtek Perpanjangan SKP Ahli K3 Umum Kemnaker / Technical Guidance for Extension of SKP for General OHS Experts, Ministry of Manpower
6	Bimtek Perpanjangan SKP Ahli K3 Kebakaran Kemnaker / Technical Guidance for Extension of SKP for Fire OHS Experts, Ministry of Manpower
7	Bimtek Perpanjangan SKP Ahli Muda K3 Lingkungan Kerja Kemnaker / Technical Guidance for Extension of SKP for Junior OHS Experts in the Work Environment, Ministry of Manpower
8	Bimtek Perpanjangan SKP Accident Investigation BNSP / Technical Guidance for Extension of SKP for Accident Investigation, National Professional Certification Board
9	Bimtek Perpanjangan SKP Safety Inspector BNSP / Technical Guidance for Extension of SKP for Safety Inspector, National Professional Certification Board
10	Teknisi K3 Bekerja pada Ketinggian Level 2 Angkatan XIII / OHS Technician Working at Height Level 2 Batch XIII
11	<i>Certified Governance Risk Management Compliance Professional</i> (CGRCP)
12	<i>Training Auditor</i> SMK3 Sertifikasi KEMNAKER / OHSMS Auditor Training, Ministry of Manpower Certification
13	ISO 27001 (Auditor) Pelatihan & Sertifikasi / ISO 27001 (Auditor) Training & Certification
14	ISO 37001:2016 (Auditor Internal) / ISO 37001:2016 (Internal Auditor)
15	ISO 27701 (Fundamental)
16	<i>Awareness</i> ISO 9001:2015 / ISO 9001:2015 Awareness
17	<i>Certified Human Resources Supervisor</i>
18	<i>Security Induction</i>
19	<i>Awareness</i> ISO 30301:2019 / ISO 30301:2019 Awareness
20	<i>Operational Leadership Development Program</i> (OLDP)
21	<i>Safety Leadership</i> Tingkat III (Direksi) / <i>Safety Leadership</i> Level III (Board of Directors)
22	<i>Safety Leadership</i> Tingkat II (EVP/VP) / <i>Safety Leadership</i> Level II (EVP/VP)
23	<i>Risk Management for Non-Risk Management</i>

No.	Judul Pelatihan / Training Name
24	Human Resources Management for Non-HR
25	Emergency Response Plan
26	Manajemen Keselamatan Kerja OHSAS 18001 / OHSAS 18001 Occupational Safety Management
27	Corporate Secretary Berbasis GCG / GCG-Based Corporate Secretary
28	K3 Listrik + Exam / Electrical OHS + Exam
29	Hiperkes untuk Paramedis / Corporate Hygiene and Occupational Health for Paramedics
30	Pelatihan Ahli K3 UMUM sertifikasi Kemenaker RI / GENERAL OHS Expert Training, Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia certification
31	Pelatihan Dasar Pencegahan dan Pengendalian Infeksi di FKTP / Basic Training for Prevention and Control of Infection in Primary Health Care Facilities
32	Sertifikasi Ahli K3 Listrik / Electrical OHS Expert Certification
33	Sertifikasi Ahli K3 Konstruksi / Construction OHS Expert Certification
34	Sertifikasi Ahli K3 Umum Kemenaker / General OHS Expert Certification, Ministry of Manpower
35	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi / Junior OHS Expert Certification in Construction
36	Pelatihan dan Sertifikasi Non-Destructive Test (NDT) / Non-Destructive Test (NDT) Training and Certification
37	Pelatihan Sintelis untuk para Safety Inspector / Telecommunication and Electrical Signal Training for Safety Inspectors
38	Pelatihan Safety Leadership Tingkat I (Manager) Angkatan I / Level I Safety Leadership Training (Manager) Batch I
39	Safety Champion
40	Pelatihan Safety Professional / Professional Safety Training
41	Pelatihan Safety Expert a.k.a Ahli K3 Umum Kemnaker / Safety Expert Training a.k.a General OHS Expert, Ministry of Manpower
42	Pelatihan Junior Safety Expert a.k.a Ahli K3 Umum Kemnaker / Junior Safety Expert Training a.k.a General OHS Expert, Ministry of Manpower
43	Accident Investigation Bersertifikasi BNSP Angkatan I / National Professional Certification Board Certified Accident Investigation Batch I
44	Safety Management Training JR East / JR East Safety Management Training
45	Training Internal Audit Integrasi QHSE Management System (Auditor) / Internal Audit Training, QHSE Management System Integration (Auditor)
46	Training Safety Inspector Sertifikasi BNSP / Safety Inspector Training, National Professional Certification Board Certification
47	Emergency Response Plan
48	Contractor Safety Management System (CSMS) Sertifikasi BNSP / Contractor Safety Management System (CSMS), National Professional Certification Board Certification
49	Risk Management for Non-Risk Management
50	Security Induction
51	Human Resources Management for Non-HR
52	Human Capital Basic
53	K3 Kebakaran Kelas D / OHS Class D Fire
54	Pelatihan Ahli K3 UMUM Sertifikasi Kemenaker RI / GENERAL OHS Expert Training, Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia Certification
55	5R/5S
56	Ahli K3 Umum / General OHS Expert
57	Petugas P3K Tersertifikasi Kemenaker / Ministry of Manpower Certified First Aid Officer
58	Sustainability Governance Workshop For Leader: Building Sustainable Companies
59	Accident Investigation Bersertifikasi BNSP / National Professional Certification Board Certified Accident Investigation
60	Sertifikasi Ahli K3 Konstruksi / OHS Construction Expert Certification
61	Building Sustainable Ventures

No.	Judul Pelatihan / Training Name
62	Multimedia Dasar Angkatan I / Basic Multimedia Batch I
63	Directorship (Dir AP/BoD-1) - Special Directorship Program (SDP) Angkatan III / Directorship (Dir AP/BoD-1) - Special Directorship Program (SDP) Batch III
64	Safety Leadership Tingkat II (EVP/VP) Angkatan II / Safety Leadership Level II (EVP/VP) Batch II
65	Safety Leadership Tingkat II (EVP/VP) Angkatan III / Safety Leadership Level II (EVP/VP) Batch III
66	Safety Leadership Tingkat II (EVP/VP) Angkatan IV / Safety Leadership Level II (EVP/VP) Batch IV
67	Safety Leadership Tingkat II (EVP/VP) Angkatan V / Safety Leadership Level II (EVP/VP) Batch V
68	Safety Leadership Tingkat II (EVP/VP) Angkatan VI / Safety Leadership Level II (EVP/VP) Batch VI
69	Identifikasi dan Pelaporan Bahaya (Basic Safety Level 1) Angkatan II / Hazard Identification and Reporting (Basic Safety Level 1) Batch II
70	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi Angkatan II / Junior OHS Expert Certification in Construction Batch II
71	Anggota Tim Penyusunan AMDAL Sertifikat BNSP / Member of the Environmental Impact Analysis Preparation Team, National Professional Certification Board Certificate
72	Penanggung Jawab Operasional Pengelolaan Air Limbah (POPAL) Sertifikasi BNSP / Person in Charge of Wastewater Management Operations (POPAL), National Professional Certification Board Certification
73	Penanggung Jawab Pengendalian Pencemaran Air (PPPA) Sertifikasi BNSP / Person in Charge of Water Pollution Control (PPPA), National Professional Certification Board Certification
74	Project Management
75	Operator Pengelolaan Limbah B3 (OPLB3) Sertifikasi BNSP / Hazardous Waste Management Operator (OPLB3), National Professional Certification Board Certification
76	Pemantauan dan Analisis Pengelolaan Limbah B3 (PPLB3) Sertifikasi BNSP / Hazardous Waste Management Monitoring and Analysis (PPLB3), National Professional Certification Board Certification
77	Public Speaking
78	Identifikasi dan Pelaporan Bahaya (Basic Safety Level 1) / Hazard Identification and Reporting (Basic Safety Level 1)
79	Safety Leadership Tingkat I (Manager) / Safety Leadership Level I (Manager)
80	Training Safety Inspector Sertifikasi BNSP (Unit Operasi) / Training Safety Inspector (Operation Unit), National Professional Certification Board Certification
81	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi / Junior OHS Expert Certification in Construction
82	Ahli K3 Umum Sertifikasi BNSP / Junior Construction OHS Expert Certification
83	Sertifikasi Ahli K3 Muda Konstruksi / Junior OHS Expert Certification in Construction
84	Managing Conflict at the Workplace
85	Ahli K3 Umum Sertifikasi BNSP / General OHS Expert, National Professional Certification Board Certification
86	Pengelolaan Bahaya dan Risiko Keselamatan (Basic Safety Level 2) / Management of Safety Hazards and Risks (Basic Safety Level 2)
87	Customer Care
88	GRI (Global Reporting Initiative) Certified Training Course
89	Environmental, Social, Governance (ESG)

Jumlah Pekerja yang Mengikuti Pelatihan

Number of Employees Attending Training

Tahun / Year	Program Pelatihan Dalam Negeri / Domestic Training Program	Program Pelatihan Luar Negeri / Overseas Training Program	Jumlah Pegawai yang Mengikuti Pelatihan / Number of Employees Who Attended Training
2024	752	9*	19.505
2023	470	12	12.757
2022	469	1	8.523

*) Termasuk 2 program pelatihan luar negeri untuk Dewan Komisaris dan 5 program pelatihan luar negeri untuk Direksi. / Including 2 overseas training programs for the Board of Commissioners and 5 overseas training programs for the Board of Directors.

Biaya Pengembangan Kompetensi

Pada tahun 2024 KAI telah menyelenggarakan 815 pelatihan dengan realisasi biaya pengembangan sejumlah Rp44,98 miliar dari anggaran sebesar Rp46,44 miliar. Upaya ini menunjukkan bahwa KAI senantiasa menjaga komitmen KAI untuk mengembangkan kompetensi seluruh SDM sehingga dapat mewujudkan layanan terbaik bagi pelanggan.

Competency Development Costs

In 2024, KAI organized 815 training sessions, with development costs totaling Rp44.98 billion out of a Rp46.44 billion budget. This effort demonstrates KAI's continued commitment to developing the competencies of all its human resources to deliver the best possible service to customers.

Tabel Biaya Pengembangan Kompetensi

2024		2023	
Anggaran / Budget	Realisasi / Realization	Anggaran / Budget	Realisasi / Realization
Rp46.441.158.040	Rp44.985.215.026	Rp35.650.791.846	Rp39.463.993.728

Table of Competency Development Costs

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

The Company conducts regularly 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:

Tabel Kepuasan terhadap Trainer

No.	Nama Balai Pelatihan / Training Center Name	Kepuasan Terhadap Trainer / Satisfaction with Trainer	
		2024	2023
1	Balai Pelatihan Teknik Traksi / Tractive Vehicle Engineering Training Center	3,63	3,57
2	Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian / Railways Engineering Training Center	3,7	3,48
3	Balai Pelatihan Operasional & Pemasaran / Operational and Marketing Training Center	3,66	3,70
4	Balai Pelatihan Sinyal dan Telekomunikasi Listrik / Signalling, Telecommunication, and Electricity Training Center	3,72	3,63
5	Balai Pelatihan Sriwijaya / Sriwijaya Training Center	3,75	3,73
6	Balai Pelatihan <i>Leadership, Management, dan Safety</i> / Leadership, Management, and Safety Training Center	3,44	3,45
Rata-rata / Average		3,65	3,59

Table of Trainer Satisfaction

Tabel Kepuasan Program/Materi Pelatihan

No.	Nama Balai Pelatihan	Kepuasan Program/Materi Pelatihan / Satisfaction with Training Program/ Material	
		2024	2023
1	Balai Pelatihan Teknik Traksi / Tractive Vehicle Engineering Training Center	3,41	3,42
2	Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian / Railways Engineering Training Center	3,63	3,45
3	Balai Pelatihan Operasional & Pemasaran / Operational and Marketing Training Center	3,62	3,63
4	Balai Pelatihan Sinyal dan Telekomunikasi Listrik / Signalling, Telecommunication, and Electricity Training Center	3,65	3,67
5	Balai Pelatihan Sriwijaya / Sriwijaya Training Center	3,59	3,69
6	Balai Pelatihan <i>Leadership, Management, dan Safety</i> / Leadership, Management, and Safety Training Center	3,4	3,43
Rata-rata / Average		3,55	3,55

Table of Training Program/Material Satisfaction

Tabel Kepuasan Fasilitas Pelatihan

Table of Training Facilities Satisfaction

No.	Nama Balai Pelatihan / Training Center Name	Kepuasan Fasilitas Pelatihan / Satisfaction with Training Facilities	
		2024	2023
1	Balai Pelatihan Teknik Traksi / Tractive Vehicle Engineering Training Center	3,41	3,38
2	Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian / Railways Engineering Training Center	3,59	3,45
3	Balai Pelatihan Operasional & Pemasaran / Operational and Marketing Training Center	3,6	3,63
4	Balai Pelatihan Sinyal dan Telekomunikasi Listrik / Signalling, Telecommunication, and Electricity Training Center	3,59	3,46
5	Balai Pelatihan Sriwijaya / Sriwijaya Training Center	3,57	3,71
6	Balai Pelatihan <i>Leadership, Management, dan Safety</i> / Leadership, Management, and Safety Training Center	3,36	3,43
Rata-rata / Average		3,52	3,52

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

KAI menghitung dan mengungkapkan jumlah rata-rata jam pelatihan per tahun per pekerja sebagai bagian dari upaya penerapan keuangan berkelanjutan. Hasil penghitungan tersebut dijadikan dasar dalam melakukan pengembangan program pelatihan untuk tahun selanjutnya. Pada 2024, KAI telah mengikutsertakan sejumlah 19.505 pekerja atau 197% dari total jumlah pekerja yang diprogramkan mengikuti pelatihan sebanyak 9.901, dengan rata-rata jam pelatihan mencapai 179 jam per pekerja laki-laki per tahun dan 118 jam per pekerja perempuan per tahun. KAI terus berupaya evaluasi agar di masa yang mendatang rata-rata jam pelatihan pekerja perempuan dan laki-laki semakin seimbang.

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

KAI calculates and discloses the average number of training hours per employee per year as part of its sustainable finance efforts. The results of this calculation will serve as the basis for developing the training program for the following year. In 2024, KAI included 19,505 employees or 197% of the total number of employees programmed to participate in the training, which was 9,901, with an average of 179 hours of training per male employee per year and 118 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 Pekerja

Table of Average Employee Training Hours

Uraian / Description	Jumlah Pekerja yang Memperoleh Pelatihan / Training Participants	Jam Pelatihan / Training Hours	Rata-rata Jam Pelatihan Setiap Pekerja per 2024 / Average Training Hours per Employee in 2024
Berdasarkan Jenis Kelamin / By Gender			
Laki-laki / Male	18.580	2.302.376	124
Perempuan / Female	925	80.285	87
Berdasarkan Kategori Jabatan / By Job Category			
EVP/Kepala Divisi dan setingkat / Executive Vice President (EVP)/Head of Division and equivalent	97	1.867	19
VP/Kepala Subdivisi dan setingkat / Vice President (VP)/Head of Subdivision and equivalent	343	12.704	37
Manager dan setingkat / Manager and equivalent	1.029	41.516	40
Asisten Manager dan setingkat / Assistant Manager and equivalent	1.736	105.171	61
Supervisor/Specialist dan setingkat / Supervisor/ Specialist and equivalent	3.356	306.644	91
Pelaksana/Officer dan setingkat / Staff/Officer and equivalent	12.944	1.914.759	148

Keterangan / Note: 1 Jam pelatihan = 45 menit. / 1 hour of training = 45 minutes.

Pengembalian Investasi Sumber Daya Manusia

Untuk menjaga kelangsungan usaha, KAI berfokus untuk memberikan nilai tambah bagi Perseroan melalui pendekatan yang terintegrasi, terarah, terukur, dan akuntabel melalui penilaian *Return On Investment* (ROI). Dengan demikian, KAI dapat menghitung nilai investasi awal untuk setiap program pengembangan pekerja (*initial investment amount*) dan manfaat yang diterima oleh penerima manfaat (*impact value*) dari investasi tersebut.

Human Capital Return on Investment

To maintain business continuity, KAI focuses on creating value for the Company with an integrated, targeted, measurable, and accountable approach through a Return On Investment (ROI) assessment. Thus, KAI can calculate the initial investment amount for each employee development program and the impact value received by beneficiaries from that investment.

Uraian / Description	2024	2023	2022	2021
Total Revenue	Rp36.108.216.958,-	Rp35.106.535.574,-	Rp25.577.639.010,-	Rp17.916.775.924,-
Total Operating Expenses	Rp28.506.823.769	Rp31.245.733.025,-	Rp22.205.393.091,-	Rp17.692.357.040,-
Jumlah Biaya Terkait Pekerja (Gaji dan Remunerasi) / Total Employee-Related Expenses (Salary and Remuneration)	Rp8.557.046.281,-	Rp8.508.862.202.00,-	Rp7.238.505.129,-	Rp6.004.282.385,-
Human Capital ROI	1,89	1,45	1,47	1,04

ASPEK SOSIAL-KEMASYARAKATAN

Dampak Operasi Terhadap Masyarakat Sekitar [OJK F.23] [GRI 3-3, 413-1]

KAI tidak hanya berfokus pada perolehan laba dalam menjalankan kegiatan usahanya. KAI juga berkomitmen untuk menghadirkan nilai positif kepada masyarakat, yang diwujudkan memberikan dukungan bagi peningkatan ekonomi daerah. Aktivitas operasional KAI selama ini diupayakan dapat mendukung aksesibilitas dan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi. Untuk itu, aktivitas bisnis KAI berfokus pada terciptanya dampak positif, antara lain 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.

KAI berkomitmen untuk tetap hadir sebagai solusi bagi kebutuhan masyarakat sebagai moda transportasi pendukung keterhubungan antar wilayah, dan telah menghadirkan kontribusi signifikan secara sosial dan ekonomi. KAI berupaya untuk dapat terus mendukung perputaran ekonomi masyarakat dengan membangun kolaborasi yang strategis dengan segenap pemangku kepentingan. Seluruh operasi (100%) kami sudah melewati tahapan panjang penilaian

SOCIAL AND COMMUNITY ASPECTS

Impact of Operations on Surrounding Communities [OJK F.23] [GRI 3-3, 413-1]

KAI does not only focus on making a profit in carrying out its business activities, but it is also committed to providing positive values to the community, which is realized in providing support for improving regional economic growth. KAI's operational activities have so far been attempted to support increasing accessibility and mobility for the community. Therefore, KAI's operations focus on creating positive impacts, including regional development acceleration, local workforce absorption, the use of local suppliers, and contributing 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 tourist destinations.

KAI is committed to remaining present as a solution to the needs of the community as a mode of transport supporting inter-regional connectivity and has made significant social and economic contributions. KAI strives to continue 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

lingkungan dan sosial yang disetujui terutama oleh pemerintah dan masyarakat setempat. Atas dasar itu, seluruh (100%) program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) kami telah dirancang dan dijalankan sesuai dengan pemetaan sosial yang berfokus kepada masyarakat. **[GRI 413-1]**

Nilai ekonomi yang kami hadirkan bagi pemangku kepentingan dalam bentuk program-program TJSL yang berorientasi 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), dan Pendanaan UMK.

Meskipun KAI berupaya sungguh-sungguh untuk menerapkan mitigasi risiko, aktivitas operasional KAI menghadirkan dampak negatif terhadap masyarakat sekitar, antara lain terdapatnya 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 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. Atas dasar itu, KAI 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. Faktor-faktor yang menyebabkan kereta api tidak dapat mengerem mendadak adalah sebagai berikut:

local communities. On that basis, all (100%) of our Social and Environmental Responsibility (CSER) programs are designed and implemented in accordance with social mapping that focuses on society. **[GRI 413-1]**

The economic value we bring to stakeholders in the form of 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 SOE Foundation, KAI Pling (assistance in the development of public infrastructure and Rolling Stock, waste management, and tree planting), KAI Sar-I (assistance for worship Rolling Stock), 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.

Although KAI truly strives to implement risk mitigation, KAI's operational activities 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, KAI 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. Factors that cause trains to be unable to brake suddenly are as follows:

1. Panjang dan Berat Rangkaian Kereta Api

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

Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, tata cara melintas di perlintasan sebidang sesuai 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. Bila sirene sudah berbunyi dan palang pintu kereta api mulai ditutup, maka seluruh pengguna jalan wajib untuk menunggu kereta api lewat.

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 train driver 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 are still unable to stop abruptly. Thus, even if the train driver 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, skidding, or overturning, which poses a danger to passengers and workers inside.

According to Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, the procedure for crossing a level crossing 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.

KAI senantiasa mengimbau masyarakat pengguna jalan untuk berhenti terlebih dahulu dan menunggu hingga kereta api tersebut selesai lewat dari kedua arah meskipun kereta api sudah terlihat dan masih cukup jauh jaraknya. 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.

Walaupun telah melakukan berbagai upaya mitigasi, pada tahun 2024 KAI mencatat telah terjadi 337 kali kecelakaan di perlintasan sebidang dengan jumlah korban meninggal sebanyak 55 orang, luka berat sebanyak 22 orang, dan luka ringan sebanyak 52 orang.

Atas kejadian tersebut, KAI turut berduka cita dan prihatin 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 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan, wewenang untuk penanganan dan pengelolaan perlintasan sebidang antara jalur KA dan jalan dilakukan oleh pemilik jalannya. Pengelolaan untuk perlintasan 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 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.

Di samping memperhatikan penanganan dan pengelolaan perlintasan kereta api, KAI juga senantiasa mengimbau para pemilik jalan agar pemilik jalan melakukan evaluasi keselamatan atas keberadaan perlintasan sebidang di

KAI always urges 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 once it is confirmed to be safe.

Despite having made various mitigation efforts, KAI has recorded 337 incidents at level crossings in 2024, with 55 fatalities, 22 people seriously injured, and 52 people with minor injuries.

Due to those incidents, 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 concerning Improving the Safety of Level Crossings Between Railways and Roads, the responsibility for managing and handling level crossings between railway tracks and roads lies with the road owners. The management of level crossings on 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.

In addition to paying attention to the handling and management of railway crossings, KAI consistently emphasizes that road owners should conduct safety evaluations of level crossings in their areas according to their class. Many level crossings pass

wilayahnya sesuai kelasnya. 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 melakukan mitigasi risiko timbulnya perlintasan sebidang liar atau tidak resmi di jalur kereta api melalui pengecekan rutin dan menyeluruh di sepanjang lintasan. Ketika petugas kami menemukan 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 2024, KAI melakukan penutupan perlintasan sebidang sebanyak 1.369 perlintasan dengan pelaksanaan yang tersebar di setiap wilayah Daerah Operasi (Daop) dan Divisi Regional (Divre).

Untuk meningkatkan edukasi dan informasi kepada para pemilik jalan, KAI juga telah melakukan sosialisasi terkait keselamatan di perlintasan sebidang secara rutin setiap tahunnya. Pada tahun 2023 sampai 2024, sebanyak 2.176 kali sosialisasi telah dilakukan yang bekerja sama dengan komunitas, Dinas Perhubungan, Jasa Marga, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, serta Kepolisian. **[GRI 413-2]**

Identifikasi dan Strategi dalam Memenuhi Hak Masyarakat Adat atau Masyarakat Setempat **[GRI 411-1, 413-2]**

Masyarakat lokal merupakan pemangku kepentingan yang memiliki dampak signifikan bagi Perseroan. Sebagai upaya membina hubungan yang harmonis dengan masyarakat, adat, KAI berkomitmen kuat melakukan pemenuhan hak-hak masyarakat setempat di sekitar area operasional. 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.

Per 31 Desember 2024, kegiatan operasional KAI tidak memiliki persinggungan secara langsung dengan praktik adat ataupun warisan budaya masyarakat adat tertentu. **[GRI 411-1]**

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).

To improve education and information for road owners, KAI has also conducted safety dissemination related to level crossings regularly every year. From 2023 to 2024, a total of 2,176 dissemination 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]**

Identification and Strategy in Fulfilling the Rights of Indigenous Peoples or Local Communities **[GRI 411-1, 413-2]**

Local communities are stakeholders that can significantly impact the Company. As an effort to build harmonious relations with society and customs, KAI is committed to fulfilling the rights of local communities around its operational areas. 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 December 31, 2024, all of KAI's operations did not directly intersect with the customs or cultural heritage practices of any specific indigenous community. **[GRI 411-1]**

Pengaduan Masyarakat [OJK F.24] [GRI 2-25, 2-26, 413-1]

Sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas layanan kepada publik, KAI sangat terbuka terhadap saran, kritik, maupun pengaduan masyarakat lainnya. 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.

Saran, kritik, dan pengaduan masyarakat tersebut dapat disampaikan melalui *Whistleblowing System* (WBS) KAI, di samping mekanisme lain seperti mekanisme pengaduan gratifikasi dan pelanggaran kode etik. Pengungkapan mengenai mekanisme WBS, kebijakan gratifikasi, penegakan kode etik, serta seluruh pelanggaran yang masuk dan telah ditindaklanjuti untuk tahun 2024, telah diuraikan pada bab Tata Kelola Perusahaan.

Di samping memiliki WBS, KAI juga mempunyai saluran pengaduan yang dapat digunakan masyarakat, yang mencakup jasa KAI berupa layanan *offline/onsite* di antaranya *Customer Service on Station* dan *Booth* Penjualan Tiket di Stasiun. Untuk layanan *online*, KAI memiliki layanan formal, antara lain alamat surat elektronik, telepon, dan pesan teks serta layanan melalui akun-akun resmi KAI pada media sosial, antara lain Instagram, Facebook, Twitter, hingga TikTok.

Hingga 31 Desember 2024 KAI menerima 179.071 pengaduan masyarakat. Dari seluruh pengaduan tersebut, kami telah menindaklanjuti pengaduan tersebut dengan tingkat penyelesaian mencapai 100%. Perincian mengenai hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel Jumlah Pengaduan yang Diterima Berdasarkan Media Pelaporan

Media Pelaporan / Reporting Media	Jumlah Keluhan yang Diterima / Number of Complaints Received	Status
<i>Customer Care Customer Service on Station</i>	36	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Direct (121)</i>	75	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Email (121)</i>	58.835	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Outbound (121)</i>	29.990	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Inbound Phone (121 DRC Bandung)</i>	17	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Inbound Phone (121 Jakarta)</i>	882	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Social Media (Facebook KAI121)</i>	4.551	<i>Closed</i>

Community/Public Complaints [OJK F.24] [GRI 2-25, 2-26, 413-1]

As an effort to improve service quality to the public, KAI is very open to suggestions, criticism, and other complaints from the public. KAI provides open and easily accessible facilities to be utilized by stakeholders in reporting or filing complaints regarding findings that contradict ethics, integrity, and societal norms; complaints about suspected regulatory violations or environmental pollution; and other grievances.

Community suggestions, criticism, and other complaints can be submitted through KAI's Whistleblowing System (WBS), in addition to other mechanisms such as the gratuity complaint mechanism and code of conduct violation reporting. Disclosure regarding the WBS mechanism, gratuity policy, code of ethics enforcement, and all reported violations that were addressed in 2024 are presented in the Corporate Governance chapter.

In addition to having WBS, KAI has complaint channels for the public, including KAI service consumers, through offline/ onsite services such as Customer Service on Stations 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.

As of December 31, 2024, KAI received 179,071 community complaints. Of all these complaints, we have followed up on them with a resolution rate of 100%. Details regarding this can be seen in the table below:

Table of Complaints Received by Reporting Media

Media Pelaporan / Reporting Media	Jumlah Keluhan yang Diterima / Number of Complaints Received	Status
<i>Customer Care Customer Service on Station</i>	36	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Direct (121)</i>	75	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Email (121)</i>	58.835	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Outbound (121)</i>	29.990	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Inbound Phone (121 DRC Bandung)</i>	17	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Inbound Phone (121 Jakarta)</i>	882	<i>Closed</i>
<i>Customer Care Social Media (Facebook KAI121)</i>	4.551	<i>Closed</i>

Media Pelaporan / Reporting Media	Jumlah Keluhan yang Diterima / Number of Complaints Received	Status
Customer Care Social Media (Instagram KAI121)	27.582	Closed
Customer Care Social Media (Twitter KAI121)	31.719	Closed
Customer Care Social Media (TikTok KAI121)	69	Closed
Customer Care Web Lapar	17	Closed
Customer Care Whatsapp Center (KAI121)	25.298	Closed
Jumlah	17.9071	Closed

*) Open Case adalah pengaduan yang belum diselesaikan / Open Case is complaint that have not been resolved

*) Closed Case adalah pengaduan yang sudah diselesaikan / Closed Case is a complaint that have been resolved

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

Sebagai wujud komitmen dalam mendukung pencapaian pembangunan berkelanjutan, KAI melaksanakan program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) 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.

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

Sebagai entitas BUMN, KAI 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.

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

As a form of commitment to supporting sustainable development, KAI implements the Social and Environmental Responsibility (CSER) program 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.

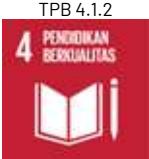
The implementation of KAI's CSER program is oriented toward achieving the Sustainable Development Goals (SDGs) in Indonesia and is guided by ISO 26000, as an effort to ensure that the program remains measurable, impactful, and sustainable.

As a State-Owned Enterprise (SOE) entity, KAI implements the CSER program following 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 CSER program is directed toward 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.

Pada tahun 2024, KAI telah menjalankan kegiatan-kegiatan TJSL dalam rangka mendukung Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) di Indonesia sebagai berikut:

In 2024, KAI has carried out CSER activities to support the Sustainable Development Goals (SDGs) in Indonesia as follows:

Jenis Kegiatan TJSL / TJSL Activity	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) / Sustainable Development Goals (SDGs)	Penjelasan / Description	Capaian / Achievements
KAI Quick Respon	TPB 1.4.2 	Program cepat tanggap bencana dan revitalisasi pasca bencana / Disaster response and post-disaster revitalization programs	4 titik lokasi bencana alam / 4 points of natural disaster locations
KAI DungMas	TPB 1.4.2 	Program sosial kemasyarakatan / Community social program	109 kegiatan social mencakup seluruh wilayah operasi Perusahaan / 109 social activities cover all areas of the Company's operations
KAI Sehat Sejahtera	TPB 3.8.2 	Program peningkatan, kesehatan dan penguatan layanan kesehatan / Health improvement and health service strengthening assistance programs	8 titik lokasi bantuan kesehatan berupa rail clinic, posyandu dan peduli stunting / 8 health assistance locations in the form of rail clinics, integrated health posts, and stunting care
KAI Edufriend	TPB 4.1.2 	Program peningkatan pendidikan berupa beasiswa, pelatihan-pelatihan dan perbaikan sarana dan prasarana sekolah / Educational improvement assistance programs in the form of scholarships, training and improvements to school facilities and infrastructure	- KAI EduFriend (Beasiswa) sebanyak 177 siswa / KAI EduFriend (Scholarship) for 177 students - KAI EduFriend (Pelatihan) sebanyak 79 orang / KAI EduFriend (Training) for 79 people - KAI EduFriend (Sarana Prasarana) sebanyak 53 sekolah / KAI EduFriend (Infrastructure) for 53 schools
KAI Pling	TPB 11.1.1 	Program pembangunan fasilitas lingkungan umum / Public environmental facilities development assistance program	53 titik lokasi pembangunan/perbaikan sarana dan prasarana umum / 53 points of location for construction/repair of public facilities and infrastructure
KAI Sar-i	TPB 11.6.2 	Program bantuan sarana ibadah / Worship facility assistance program	65 titik lokasi pembangunan/rehabilitasi rumah ibadah serta sarana untuk prasarana beribadah / 65 locations for the construction/rehabilitation of places of worship and facilities for worship infrastructure
KAI Go Green	TPB 15.2.1 	Program pelestarian lingkungan ekosistem daratan / Land ecosystem environmental conservation program	24 titik lokasi pelestarian alam mencakup gerakan penanaman pohon, sanitasi air bersih, pengelolaan dan sarana prasarana pengangkut sampah / 24 nature conservation locations include tree planting movements, clean water sanitation, waste management, and infrastructure for transporting waste
MiKA Hasanah	TPB 8.5.1 	Program untuk penguatan profile usaha dengan upgrading kompetensi baik dasar ataupun lanjut / Program to strengthen business profile by upgrading basic and advanced competencies	Melalui program ini, PT KAI memberikan fasilitasi sertifikasi Hak Kekayaan Intelektual (HKI) dan sertifikasi halal bagi UMK mitra binaan, sebagai bentuk dukungan terhadap legalitas, daya saing, dan keberlanjutan usaha para pelaku UMK di lingkungan Perusahaan / Through this program, PT KAI facilitated Intellectual Property Rights (IPR) certification and halal certification for fostered MSME partners, as a form of support for the legality, competitiveness, and sustainability of MSME operators in the Company's environment

Jenis Kegiatan TJSL / TJSL Activity	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) / Sustainable Development Goals (SDGs)	Penjelasan / Description	Capaian / Achievements
MiKA Go Global	TPB 8.5.1	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 / A program that involves fostered partners in exhibitions held by external parties both domestically and internationally to introduce their products to a wider audience	Melalui program ini, PT KAI mengikutsertakan UMK Mitra Binaan dalam berbagai kegiatan promosi dan pengembangan usaha, antara lain: Pameran The 24th Jakarta International Handicraft Trade Fair - INACRAFT 2024, Yatimprenur 2024, Bazaar Ramadhan di Stasiun Malang Kota Baru, Pameran Adiwastra Nusantara 2024, KAI Goes to Campus, Bazar UMK "Jelajah Kuliner Nusantara", dan Modest Fashion Trade Show. Keikutsertaan ini bertujuan untuk memberikan kesempatan bagi UMK Mitra Binaan dalam memperkenalkan produk mereka, memperluas jaringan pasar, serta meningkatkan daya saing di berbagai sektor industri / Through this program, PT KAI involves Fostered MSME Partners in various promotional and business development activities, including: The 24th Jakarta International Handicraft Trade Fair - INACRAFT 2024 Exhibition, Yatimprenur 2024, Ramadhan Bazaar at Malang Kota Baru Station, Adiwastra Nusantara Exhibition 2024, KAI Goes to Campus, MSME Bazaar "Jelajah Kuliner Nusantara" (Indonesian Culinary Tour), and Modest Fashion Trade Show. This participation aims to provide opportunities for Fostered MSME Partners to introduce their products, expand market networks, and increase competitiveness in various industrial sectors
MiKA Next Class	TPB 8.5.1	Program pelatihan yang diberikan dalam meningkatkan pengembangan UMK / Training programs provided to improve MSME development	Melalui program ini, PT KAI mengikutsertakan UMK Mitra Binaan dalam berbagai pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan keterampilan, antara lain: Pelatihan 'UMK Mitra Binaan Siap Go Digital' untuk membangun bisnis berkelanjutan dengan memanfaatkan teknologi digital, Pelatihan 'Motivasi & Growth Mindset' bagi UMK untuk mengembangkan pola pikir yang mendukung kesuksesan sebagai seorang entrepreneur, Pelatihan untuk pegiat UMK di wilayah Ambarawa, yang bertujuan untuk memberikan keterampilan praktis dan pengetahuan dalam mengelola usaha mereka secara lebih efisien dan produktif. Program ini dirancang untuk memperkuat kapasitas UMK Mitra Binaan dalam menghadapi tantangan pasar dan mendukung pertumbuhan bisnis yang lebih baik. / PT KAI involves Fostered MSME Partners in various training through this program, which is aimed at improving capacity and skills, including: the 'Fostered MSME Partners Ready to Go Digital' Training to build sustainable businesses by utilizing digital technology, the 'Motivation & Growth Mindset' Training for MSMEs to develop a mindset that supports success as an entrepreneur, Training for MSME activists in the Ambarawa area, aimed at providing practical skills and knowledge in managing their businesses more efficiently and productively. This program is designed to strengthen the capacity of Fostered MSME Partners in facing market challenges and supporting better business growth.
MiKA Creative Space	TPB 8.8.1	Program untuk mengkolaborasi para UMK dengan mengarahkan spesialisasi bisnis masing-masing agar lebih fokus dan berkembang di masa akan datang / A program to collaborate with MSMEs by directing their respective business specializations to be more focused and develop in the future	Melalui program ini, PT KAI mendukung partisipasi UMK Mitra Binaan dalam berbagai kegiatan pengembangan usaha, antara lain: Partisipasi dalam Karya Nyata Festival, dengan memberikan kesempatan bagi mereka untuk menunjukkan produk unggulannya kepada publik, peningkatan fasilitas digital dengan melakukan upgrade toko Tenant Teras UMK Stasiun Bandung pada aplikasi iSeller, guna mendukung kemajuan dan kemudahan akses bagi pelanggan dalam membeli produk secara daring. Program ini bertujuan untuk memperluas jangkauan pasar dan meningkatkan visibilitas produk UMK Mitra Binaan melalui berbagai platform, baik fisik maupun digital. / Through this program, PT KAI supports the participation of Fostered MSME Partners in various business development activities, including: Participation in the Karya Nyata Festival, by providing them with the opportunity to show their superior products to the public, improving digital facilities by upgrading the MSME Bandung Station Tenant Teras store on the iSeller application, to support progress and ease of access for customers in purchasing products online. This program aims to expand market reach and increase the visibility of Fostered MSME Partners' products through various physical and digital platforms.
MiKA Exhibition	TPB 8.8.1	Program untuk memberikan ruang kepada UMK mitra binaan untuk memerkan produk pada suatu event sesuai dengan tema tertentu untuk bisa memberikan ruang pembelajaran langsung maupun tidak langsung agar UMK mitra binaan dapat berkembang dan maju / A program to provide space for Fostered MSME Partners to exhibit products at an event according to a certain theme to be able to provide direct and indirect learning space, thus allowing Fostered MSME Partners to develop and advance	Melalui program ini, PT KAI mendukung partisipasi UMK Mitra Binaan dalam berbagai acara dan festival penting, antara lain: Karya Nyata Festival Tahun 2024 Vol. 10 di Jawa Timur, yang memberikan kesempatan kepada UMK untuk memamerkan produk dan karya unggulan mereka, KAI TJSL Fest Tahun 2024, sebuah acara yang bertujuan untuk memperkenalkan dan mempromosikan produk UMK Mitra Binaan, sekaligus memperluas jaringan mereka dalam komunitas bisnis yang lebih luas / Through this program, PT KAI supports the participation of Fostered MSME Partners in various important events and festivals, including: Karya Nyata Festival 2024 Vol. 10 in East Java, which provides an opportunity for MSMEs to showcase their superior products and works, KAI CSER Fest 2024, an event that aims to introduce and promote Fostered MSME Partners' products, while expanding their networks in the wider business community
Mendukung Sosialisasi Keselamatan PERKA / Supporting the Dissemination of Security and Safety Regulations (PERKA)	TPB 3.6.1	Program sosialisasi di sekitaran pintu perlintasan sebidang sepanjang jalur KA untuk mendukung keamanan dan kelancaran perjalanan KA / Dissemination program around level crossings along the railway line to support the safety and smooth running of train travel	Melalui program ini melaksanakan sosialisasi Peraturan Keamanan dan Keselamatan (PERKA) di lingkungan wilayah operasional Perusahaan, yang dilakukan secara kolaboratif bersama unit Pengamanan (PAM) dan komunitas Railfans, guna meningkatkan kesadaran serta partisipasi publik dalam menjaga keselamatan dan ketertiban di area perkeretaapian. / Through this program, the dissemination of the Security and Safety Regulations (PERKA) is carried out within the Company's operational areas, carried out collaboratively with the Security Unit (PAM) and the Railfans community, to increase public awareness and participation in maintaining safety and order in the railway area.

Jenis Kegiatan TJSL / TJSL Activity	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) / Sustainable Development Goals (SDGs)	Penjelasan / Description	Capaian / Achievements
Program Pendanaan UMK (PUMK) / MSME Funding (PUMK) Program	TPB 8.3.2 	Program Pembiayaan Program Pendanaan UMK (PUMK) atau Pembiayaan Syariah / Financing Program of MSME Funding (PUMK) Program or Sharia Financing	Program ini tidak hanya membantu meningkatkan kapasitas usaha dan kemandirian ekonomi, tetapi juga mendorong pertumbuhan wirausaha baru, khususnya di daerah yang kurang terjangkau layanan perbankan. Melalui pendekatan konvensional maupun syariah, program ini turut memperkuat literasi keuangan, menciptakan usaha yang berdaya saing, serta meningkatkan kualitas pengelolaan usaha melalui pendampingan berkelanjutan. Secara keseluruhan, PUMK berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi inklusif dan berkelanjutan. / This program not only helps to increase business capacity and economic independence, but it also encourages the growth of new entrepreneurs, especially in areas with less access to banking services. Through conventional and sharia approaches, this program helps strengthen financial literacy, create competitive businesses, and improve the business management quality through ongoing mentoring. Overall, PUMK plays an important role in encouraging inclusive and sustainable economic growth.
Dukungan Kegiatan Anti Pelecehan di atas KA / Support for Anti-Harassment Activities on Trains	TPB 5 	Program kampanye untuk mendorong upaya penghapusan kekerasan/ pelecehan seksual terhadap perempuan dan Anak- anak di atas KA / Campaign program to encourage efforts to eliminate violence/ sexual harassment against women and children on trains	KAI menetapkan pentingnya sosialisasi ini dan harus menjadi perhatian utama, untuk menghentikan segala bentuk kekerasan pada wanita dan juga agar wanita berani melaporkan segala bentuk pelecehan seksual yang terjadi di KA. Bentuk kampanye melalui iklan di televisi stasiun dan KA, announcer/pengumuman resmi, serta pembagian flyer/brosur dan pemasangan banner / KAI determines the importance of this dissemination and must be a primary concern, to stop all forms of violence against women as well as for women to dare to report all forms of sexual harassment that occur on the train. The form of the campaign is through advertisements on television stations and trains, announcers/official announcements, as well as distribution of flyers/brochures and installation of banners
Bersih-bersih Lingkungan / Cleaning the Environment	TPB 11 	Program untuk menciptakan suasana Bersih Lingkungan dan Kenyamanan Beribadah di tempat Ibadah di Masjid/ Musholla sekitar jalur kereta dan Penataan lingkungan disekitar jalur kereta / A program to create a clean environment and comfortable worship atmosphere in places of worship in mosques/prayer rooms around the railway line and environmental planning around the railway line	Pemberian Bantuan Sarana & Pembersihan tempat Ibadah di Masjid/Musholla sekitar jalur kereta dan Penataan lingkungan disekitar jalur kereta / Provision of assistance for facilities and cleaning of places of worship in mosques/prayer rooms around the railway line and environmental planning around the railway line
Branding Desa Binaan / Branding of Fostered Villages	TPB 11 	Program pengembangan desa wisata di sekitar Daop/ Divre PT KAI (Persero) / Tourism village development program around the Operational Area/Regional Division of PT KAI (Persero)	Memberikan bantuan berupa dana atau barang untuk mengembangkan desa wisata yang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan rakyat, menghapus kemiskinan, mengatasi pengangguran, melestarikan alam, lingkungan dan sumber daya, serta memajukan kebudayaan khususnya desa tertinggal dan terpencil / Provision of assistance in the form of funds or goods to develop tourist villages with the aim of increasing economic growth, people's welfare, eradicating poverty, overcoming unemployment, preserving nature, the environment and resources, and advancing culture, especially in underdeveloped and remote villages.

Program TJSL KAI pada pilar ekonomi, secara khusus berfokus untuk berkontribusi membangun kesejahteraan masyarakat. KAI memberikan pendanaan untuk meningkatkan kemampuan para pelaku usaha mikro dan usaha kecil agar menjadi tangguh dan mandiri. Pemberian bantuan pinjaman modal usaha kepada UMK dilakukan 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.

The KAI CSER program in the economic pillar specifically focuses on contributing to building community welfare. 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.

Program prioritas di bidang Pengembangan UMK PT KAI (Persero) Tahun 2024 terealisasi 4 (empat) program diantaranya, yaitu MiKA Hasanah dengan realisasi *output* sebanyak 22 UMK, MiKA Go Global dengan realisasi *output* sebanyak 31 UMK, MiKA Next Class dengan realisasi *output* sebanyak 136 UMK, Teras UMK dengan realisasi *output* sebanyak 20 UMK, dan Pameran MiKA dengan realisasi *output* sebanyak 21 UMK. Pada tahun 2024 KAI menyalurkan pendanaan modal usaha kepada Bank BRI sebesar Rp3.500.000.000,- yang telah tersalurkan kepada seluruh binaan UMK, Perseroan.

Di samping itu, KAI juga memiliki program-program pembinaan lainnya, antara lain:

1. MiKA Hasanah

Program untuk penguatan profile usaha dengan upgrading kompetensi baik dasar ataupun lanjut. Pada tahun 2024, KAI telah memfasilitasi sertifikasi Hak Kekayaan Intelektual (HKI) dan sertifikasi halal bagi UMK mitra binaan, sebagai bentuk dukungan terhadap legalitas, daya saing dan keberlanjutan usaha para UMK mitra binaan.

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. Melalui program ini pada tahun 2024 KAI telah mengikutsertakan UMK mitra binaan dalam berbagai kegiatan promosi dan pengembangan usaha, antara lain pameran The 24th Jakarta International Handicraft Trade Fair - INACRAFT 2024, Yatimpreneur 2024, Bazaar Ramadhan di Stasiun Malang Kota Baru, Pameran Adiwastra Nusantara 2024, KAI Goes to Campus, Bazar UMKM "Jelajah Kuliner Nusantara", dan Modest Fashion Trade Show di Turkiye. Keikutsertaan ini bertujuan untuk memberikan kesempatan bagi UMK Mitra Binaan dalam memperkenalkan produk mereka, memperluas jaringan pasar, serta meningkatkan daya saing di berbagai sektor industri.

3. MiKA Next Class

Program pelatihan yang diberikan dalam meningkatkan Pengembangan UMK. Pada tahun 2024, KAI mengikutsertakan UMK Mitra Binaan dalam berbagai pelatihan yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan keterampilan, antara lain pelatihan 'UMK Mitra Binaan Siap Go Digital' untuk membangun bisnis berkelanjutan dengan memanfaatkan teknologi digital,

Priority programs in the field of MSME Development of PT KAI (Persero) in 2024 were realized 4 (four) programs, namely MiKA Hasanah with an output realization of 22 MSMEs, MiKA Go Global with an output realization of 31 MSMEs, MiKA Next Class with an output realization of 136 MSMEs, Teras UMK with an output realization of 20 MSMEs, and MiKA Exhibition with an output realization of 21 MSMEs. In 2024, KAI distributed business capital funding to Bank BRI amounting to Rp3,500,000,000 which has been distributed to all of the Company's fostered MSMEs.

Additionally, KAI implements various mentoring programs, such as:

1. MiKA Hasanah

This program is aimed at strengthening business profile by upgrading basic and advanced competencies. In 2024, KAI facilitated Intellectual Property Rights (IPR) certification and halal certification for fostered MSME partners, as a form of support for the legality, competitiveness, and sustainability of the fostered MSME partners.

2. MiKA Go Global

A program that involves fostered partners in exhibitions held by external parties both domestically and internationally to introduce their products to a wider audience. Through this program, PT KAI involves Fostered MSME Partners in various promotional and business development activities, including The 24th Jakarta International Handicraft Trade Fair - INACRAFT 2024 exhibition, Yatimpreneur 2024, Ramadhan Bazaar at Malang Kota Baru Station, Adiwastra Nusantara Exhibition 2024, KAI Goes to Campus, MSME Bazaar "Jelajah Kuliner Nusantara" (Indonesian Culinary Tour), and Modest Fashion Trade Show in Turkey. This participation aims to provide opportunities for Fostered MSME Partners to introduce their products, expand market networks, and increase competitiveness in various industrial sectors.

3. MiKA Next Class

Training programs provided to improve MSME Development. In 2024, KAI involved Fostered MSME Partners in various training through this program, which is aimed at improving capacity and skills, including the 'Fostered MSME Partners Ready to Go Digital' Training to build sustainable businesses by utilizing digital technology, the 'Motivation & Growth Mindset' Training

pelatihan 'Motivasi & Growth Mindset' bagi UMKM untuk mengembangkan pola pikir yang mendukung kesuksesan sebagai seorang entrepreneur, pelatihan untuk pegiat UMKM di wilayah Ambarawa, yang bertujuan untuk memberikan keterampilan praktis dan pengetahuan dalam mengelola usaha mereka secara lebih efisien dan produktif.

Program ini dirancang untuk memperkuat kapasitas UMK Mitra Binaan dalam menghadapi tantangan pasar dan mendukung pertumbuhan bisnis yang lebih baik.

4. MiKA Creative Space

Program untuk mengkolaborasi para UMK dengan mengarahkan spesialisasi bisnis masing-masing agar lebih fokus dan berkembang di masa akan datang. Melalui program ini pada tahun 2024, KAI mendukung partisipasi UMK Mitra Binaan dalam berbagai kegiatan pengembangan usaha, antara lain: Partisipasi dalam Karya Nyata Festival, dengan memberikan kesempatan bagi mereka untuk menunjukkan produk unggulannya kepada publik, Peningkatan fasilitas digital dengan melakukan upgrade toko Tenant Teras UMK Stasiun Bandung pada aplikasi iSeller, guna mendukung kemajuan dan kemudahan akses bagi pelanggan dalam membeli produk secara daring. Program ini bertujuan untuk memperluas jangkauan pasar dan meningkatkan visibilitas produk UMK Mitra Binaan melalui berbagai platform, baik fisik maupun digital.

5. MiKA Exhibition

Program untuk memberikan ruang kepada UMK mitra binaan untuk memamerkan produk pada suatu event sesuai dengan tema tertentu untuk bisa memberikan ruang pembelajaran langsung maupun tidak langsung agar UMK mitra binaan dapat berkembang dan maju. Melalui program ini pada tahun 2024, KAI mendukung partisipasi UMK Mitra Binaan dalam berbagai acara dan festival penting, antara lain: Karya Nyata Festival Tahun 2024 Vol. 10 di Jawa Timur, yang memberikan kesempatan kepada UMK untuk memamerkan produk dan karya unggulan mereka, KAI TJSL Fest Tahun 2024, sebuah acara yang bertujuan untuk memperkenalkan dan mempromosikan produk UMK Mitra Binaan, sekaligus memperluas jaringan mereka dalam komunitas bisnis yang lebih luas.

for MSMEs to develop a mindset that supports success as an entrepreneur, Training for MSME activists in the Ambarawa area, aimed at providing practical skills and knowledge in managing their businesses more efficiently and productively.

This program is designed to strengthen the capacity of Fostered MSME Partners in facing market challenges and supporting better business growth.

4. MiKA Creative Space

A program to collaborate with MSMEs by directing their respective business specializations to be more focused and develop in the future. Through this program, PT KAI supports the participation of Fostered MSME Partners in various business development activities, including: Participation in the Karya Nyata Festival, by providing them with the opportunity to show their superior products to the public, improving digital facilities by upgrading the MSME Bandung Station Tenant Teras store on the iSeller application, to support progress and ease of access for customers in purchasing products online. This program aims to expand market reach and increase the visibility of Fostered MSME Partners' products through various physical and digital platforms.

5. MiKA Exhibition

A program to provide space for Fostered MSME Partners to exhibit products at an event according to a certain theme to be able to provide direct and indirect learning space, thus allowing Fostered MSME Partners to develop and advance. Through this program, PT KAI supports the participation of Fostered MSME Partners in various important events and festivals, including: Karya Nyata Festival 2024 Vol. 10 in East Java, which provides an opportunity for MSMEs to showcase their superior products and works, KAI CSER Fest 2024, an event that aims to introduce and promote Fostered MSME Partners' products, while expanding their networks in the wider business community.

Program TJSL lainnya yang dijalankan oleh Perseroan, antara lain:

1. Program Rail Clinic

Program ini untuk memberikan layanan kesehatan kepada masyarakat yang kurang beruntung, khususnya di daerah yang kurang terjangkau. Layanan kesehatan dilakukan di atas kereta api yang dilengkapi dengan fasilitas kesehatan tingkat pertama, termasuk pemeriksaan medis dan konsultasi.

2. Program Rail Library

Program ini dijalankan untuk memberikan layanan edukasi kepada masyarakat yang kurang mampu, terutama di daerah yang kurang terjangkau. Kereta api disulap menjadi perpustakaan yang dilengkapi buku-buku untuk berbagai usia dan fasilitas e-library yang dapat dinikmati oleh masyarakat.

Pada tahun 2024 Program Rail Clinic dan Program Rail Library telah melakukan kunjungan sebanyak 7.076 di 17 lokasi pelaksanaan kegiatan bakti sosial.

3. Program Rail Kids Daycare

Program diresmikan bertepatan dengan HUT KAI ke-79. Program ini bertujuan untuk memberikan layanan penitipan anak untuk pekerja KAI demi menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan mengoptimalkan produktivitas pekerja. Rail Kids Daycare berlokasi di lantai dasar KAI Fetaria.

Program yang Diukur dengan Metode Social Return on Investment (SROI)

KAI menjalankan tanggung jawab sosial untuk memberikan nilai tambah bagi Perseroan dengan prinsip yang terintegrasi, terarah dan terukur dampaknya serta akuntabel melalui penilaian *Return On Investment* (ROI). 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). Perseroan 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*). Berikut program TJSL yang dijalankan Perseroan yang diukur dengan metode *Social Return on Investment* (SROI)

Other CSER programs run by the Company include:

1. Rail Clinic Program

This program is to provide health services to disadvantaged communities, especially in underserved areas. Health services are carried out on trains equipped with first-level health facilities, including medical examinations and consultations.

2. Rail Library Program

This program is run to provide educational services to disadvantaged communities, especially in underserved areas. Trains are transformed into libraries equipped with books for various ages and e-library facilities that can be enjoyed by the community.

In 2024, the Rail Clinic Program and Rail Library Program made 7,076 visits to 17 locations for social service activities.

3. Rail Kids Daycare Program

The program was inaugurated to coincide with KAI's 79th Anniversary. This program aims to provide childcare services for KAI employees in order to create a healthy work environment and optimize employee productivity. Rail Kids Daycare is located on the ground floor of KAI Fetaria.

Programs Measured by the Social Return on Investment (SROI) Method

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). The following are the CSER programs run by the Company which are measured using the Social Return on Investment (SROI) method:

No.	Program	Alokasi Dana / Fund Allocation (Rp)	Input	Output	Jenis Program / Program Type
1	Pembinaan MiKA (Skor SROI 2,4) / MiKA Guidance (SROI Score 2.4)	297.465.098	- Bantuan Pelatihan UMK Mitra Binaan Siap Go Digital 24 UMK / Training Assistance of Fostered MSME Partners Ready to Go Digital for 24 MSMEs - Bantuan Setifikasi HKI 20 UMK / IPR Certification Assistance for 20 MSMEs - Bantuan Sertifikasi Halal Produk 2 UMK / Certification Assistance of Halal Products for 2 MSMEs - Bantuan Pelatihan Motivasi & Growth Mindset Bagi UMKM untuk Menjadi Entrepreneur Sukses 65 UMK / Training Assistance of Motivation & Growth Mindset for MSMEs to Become Successful Entrepreneurs 65 MSMEs	- Sebanyak 25 UMK Mitra Binaan PT KAI memperoleh peningkatan pengetahuan mengenai penguasaan pemasaran digital dan kemampuan untuk memperluas jangkauan pasar melalui platform daring. / 25 PT KAI's Fostered MSMEs gained increased knowledge regarding digital marketing mastery and the ability to expand market reach through online platforms. - UMK mitra binaan PT KAI memperoleh peningkatan pendapatan dari perluasan jangkauan pasar melalui platform digital. / PT KAI's fostered MSME partners gained increased income from expanding market reach through digital platforms. - Mitra UMK Binaan PT KAI memperoleh peningkatan pendapatan setelah memperoleh legalitas usaha. / PT KAI's Fostered MSME partners gained increased income after obtaining business legality. 23 mitra UMK PT KAI memperoleh penghematan pembuatan sertifikat HKI. / 23 PT KAI's fostered MSME partners gained savings in making IPR certificates. 2 mitra UMK memperoleh penghematan biaya sertifikasi produk halal. / 2 MSME partners managed to cut costs in halal product certification. - UMK Mitra Binaan PT KAI, Bank BRI, dan Yayasan Pusaka memperoleh peningkatan pengetahuan mengenai motivasi bisnis bagi UMKM. / PT KAI's Fostered MSMEs, Bank BRI, and Yayasan Pusaka gained increased knowledge about business motivation for MSMEs. - Pekerja mitra UMK binaan PT KAI memperoleh pendapatan. / Employees of PT KAI's Fostered MSME Partners gained income.	Non CSV
2	Program Desa Binaan (Sekolah Lansia)(Skor SROI 3,5) / Foster Village Program (Elderly School)(SROI Score 3.5)	79.220.000	Bantuan program edukasi kepada lansia untuk mengikuti pendidikan lansia Sehat, Mandiri, Aktif, Produktif dan Bermartabat (SMART) melalui Sekolah Lansia Cicendo. / Educational program assistance for the elderly to participate in Healthy, Independent, Active, Productive and Dignified (SMART) elderly education through the Cicendo Elderly School.	Outcome bagi Peserta Sekolah Lansia Cicendo / Outcomes for Cicendo Elderly School Participants: - Peningkatan intensitas aktivitas fisik / Increased intensity of physical activity - Peningkatan Kesehatan mental / Improved mental health - Peningkatan kualitas tidur / Improved quality of sleep - Peningkatan kualitas relasi sosial / Improved quality of social relations - Peningkatan rasa percaya diri / Increased self-confidence - Peningkatan kesadaran dan pencegahan penyakit beresiko pada lansia / Increased awareness and prevention of high-risk diseases in the elderly - Peningkatan kesadaran dan pencegahan penyakit gigi pada lansia / Increased awareness and prevention of dental diseases in the elderly Outcome bagi pendamping sekolah lansia Cicendo: / Outcome for Cicendo elderly school companions: - Peningkatan kemampuan fasilitas lansia / Improvement of elderly facility capabilities Outcome bagi Pemerintah Kota Bandung: / Outcome for Bandung City Government: - Penghematan anggaran penyelenggaraan kegiatan ramah tamah lansia di Kecamatan Cicendo kota Bandung pada Tahun 2023 dan 2024 / Budget savings for organizing elderly friendly activities in Cicendo District, Bandung City in 2023 and 2024 Outcome bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero): / Outcome for PT Kereta Api Indonesia (Persero): - Meningkatnya citra perusahaan dalam hal Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan / Improvement of company image in terms of Social and Environmental Responsibility	Non CSV
3	Sosialisasi PERKA Bersama Railfans di Pintu Perlintasan Stasiun Kiara Condong (Skor SROI 2,8) / PERKA Outreach with Railfans at Kiara Condong Station Crossing Gate (SROI Score 2.8)	1.000.000	Memberikan edukasi dan sosialisasi PERKA (Perkeretapian) untuk meningkatkan masyarakat tentang pentingnya keselamatan dan keamanan dalam beraktivitas di sekitar jalur kereta api. / Providing PERKA (Railway) education and outreach to increase public awareness of the importance of safety and security in activities around railway lines.	Railfans melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat pengguna jalan di sekitar Kiara Condong untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas di perlintasan KA. / Railfans conducted outreach to road users around Kiara Condong to obey traffic signs at railway crossings.	CSV

Kinerja Program PUMK Tahun 2024

1. Sumber Dana

Tahun 2024 Dana Program Pendanaan UMK (PUMK) bersumber dari:

- Pengembalian Pokok Pinjaman Program Pendanaan UMK (PUMK)
- Jasa Administrasi pinjaman, margin, atau bagi hasil Program Pendanaan UMK (PUMK)
- Hasil bunga deposit dan/ atau jasa giro dari dana Program Pendanaan UMK (PUMK) yang ditempatkan
- Sisa kas dana Program Pendanaan UMK (PUMK) tahun sebelumnya.

2. Penggunaan Dana

Tahun 2024 Penyaluran Program Pendanaan UMK (PUMK) dilakukan secara sinergi dengan PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk sebagaimana Surat Menteri BUMN Nomor S-721/MBU/11/2022 tanggal 10 November 2022 perihal Kerja Sama Program Pendanaan Usaha Mikro dan Usaha Kecil ("Kerja Sama Program PUMK").

2024 PUMK Program Performance

1. Source of Funds

In 2024, the funds for the UMK Funding (PUMK) Program come from:

- Repayment of Principal of the UMK Funding (PUMK) Program Loan
- Loan administration services, margins, or profit-sharing of the UMK Funding (PUMK) Program
- Interest on deposits and/or current account services from the UMK Funding (PUMK) Program funds placed
- Remaining cash from the UMK Funding (PUMK) Program of the previous year.

2. Use of Funds

In 2024, the distribution of the UMK Funding (PUMK) Program was conducted in synergy with PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk as stated in the Letter of the Minister of State-Owned Enterprises Number S-721/MBU/11/2022 dated November 10, 2022, concerning Cooperation in the Micro and Small Business Funding Program ("PUMK Program Cooperation").

Program & Realisasi TJSL CID dan Non CID Tahun 2024

CSER CID and Non CID Programs and Realization in 2024

No.	Uraian / Description	RKA Tahun 2024 / 2024 RKA	Realisasi Tahun 2023 / 2023 Realization	Realisasi Tahun 2024 / 2024 Realization	%	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (5)/(3)	(7) = (5)/(4)
1	Program PUMK (Termasuk Pembinaan) / PUMK Program (Including Guidance)	5.825.000.000	5.421.248.338	5.824.907.968	100,00%	107,45%
2	Program TJSL d/h Bina Lingkungan / CSER Program, formerly Environmental Guidance	16.500.000.000	14.999.621.732	16.909.999.148	100,00%	112,74%
3	Community Relations	735.000.000	368.300.500	476.922.000	64,89%	129,49%
Total		23.060.000.000	20.789.170.570	23.211.829.116	100,66%	111,65%

Merujuk pada tabel di atas, realisasi nilai anggaran untuk program TJSL CID, Non CID, dan Dana KAI Peduli tercapai sebesar Rp23.211.829.116,- atau 100,66% dari RKA tahun 2024 sebesar Rp23.060.000.000,-.

Referring to the table above, the budget value realization for the CSER CID, Non-CID, and KAI Care Fund programs reached Rp23,211,829,116 or 100.66% of the 2024 RKA of Rp23,060,000,000.

Adapun tantangan/Kendala Pelaksanaan TJSL diantaranya:

The challenges/obstacles to implementing CSER include:

No.	Uraian / Description	Usulan Tindaklanjut / Follow-up Proposal
1	Belum Optimalnya Kinerja Komite TJSL di Daerah Operasi dan Divisi Regional / Suboptimal Performance of CSER Committee in Operational Areas and Regional Divisions	Usulan struktur organisasi di daerah selevel Asmen / Proposed organizational structure in the area at the Assistant Manager level
2	Penyelesaian Piutang Kurang Lancar, Diragukan, Macet dan Bermasalah / Settlement of Substandard, Doubtful, Bad and Problematic Receivables	- Meningkatkan upaya monitoring dan penagihan / Increasing monitoring and collection efforts - Rescheduling dan Reconditioning serta pengalihan ke Piutang Bermasalah / Rescheduling and Reconditioning and transfer to Problematic Receivables - Koordinasi dengan Kementerian BUMN tentang penghapusan Piutang Bermasalah / Coordination with the Ministry of State-Owned Enterprises regarding the elimination of Problematic Receivables

No.	Uraian / Description	Usulan Tindaklanjut / Follow-up Proposal
3	Kompetensi SDM TJSL di Pusat dan Daerah / CSER Human Capital Competence in Center and Regions	1. Peningkatan Kompetensi SDM yang membidangi TJSL dengan pelatihan antara lain SDG, ISO 26000, Analisa Kredit, <i>Basic Finance</i> , dll. / Increasing the Competence of Human Capital in charge of CSER with training including SDGs, ISO 26000, Credit Analysis, Basic Finance, etc. 2. <i>Benchmarking</i> ke BUMN lain / Benchmarking to other SOEs
4	Transformasi Digital Aplikasi TJSL / Digital Transformation of the CSER Application	Dalam proses <i>development</i> aplikasi TJSL oleh tim IT PT KAI (Persero) / In the process of developing the CSER application by the IT team of PT KAI (Persero)

Kebijakan Hak Asasi Manusia (HAM)

Pelanggaran Hak Asasi Manusia (HAM) oleh perusahaan terhadap pekerja memiliki berbagai risiko, baik bagi pekerja sendiri maupun bagi perusahaan. Bagi pekerja, risiko utama adalah terganggunya kesehatan fisik dan psikologis, serta menurunnya produktivitas dan semangat kerja. Bagi perusahaan, risiko yang lebih besar meliputi kerusakan reputasi, peningkatan biaya, dan bahkan ancaman keberlanjutan bisnis.

KAI berkomitmen menghormati hak asasi manusia sesuai dengan Prinsip-Prinsip Panduan Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Bisnis dan Hak Asasi Manusia (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights). Berangkat dari komitmen tersebut, KAI memiliki berbagai kebijakan yang mendukung perlindungan hak asasi manusia yang telah diunggah di website resmi KAI dan dapat diakses pada link https://ppid.kai.id/media/konten/261_komitmen_direksi_kai_tentang_penerapan_kebijakan_ham.pdf. Kebijakan tersebut mewajibkan seluruh insan KAI Group wajib menjunjung tinggi dan mematuhi norma kesusilaan termasuk diantaranya perbuatan pencegahan dan penanganan pelecehan seksual di lingkungan KAI.

KAI memastikan terciptanya lingkungan kerja yang inklusif, kondusif dan produktif, saling menghormati, bebas dari diskriminasi, perundungan, pelecehan dan/atau bentuk kekerasan lainnya baik mental maupun fisik sebagaimana tertuang dalam Surat Edaran Nomor SE.U/KL.403/VII/1/KA-2022 tentang Kebijakan Berperilaku Saling Menghargai di Tempat Kerja (*Respectful Workplace Policy*).

Prinsip-prinsip *Respectful Workplace Policy* secara umum menentang keras perilaku diskriminasi, kekerasan dan pelecehan seksual, serta upaya menjaga keselamatan dan kesehatan kerja. Perseroan mewajibkan seluruh pekerja untuk menerapkan prinsip-prinsip *Respectful Workplace Policy* agar dapat tercipta lingkungan kerja yang saling menghargai dan menghargai, aman, adil, serta tidak terdapat perilaku diskriminasi, kekerasan, dan pelecehan dalam bentuk apapun.

Human Rights Policy

Human Rights Violations by companies against employees have various risks, be it for the employees themselves or the company. For employees, the main risks are disruption to physical and psychological health, as well as decreased productivity and work enthusiasm. For companies, greater risks include reputational damage, increased costs, and even threats to business sustainability.

KAI is committed to respecting human rights in accordance with the United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights. Based on this commitment, KAI has various policies that support the protection of human rights that have been uploaded on KAI's official website and can be accessed at the link https://ppid.kai.id/media/konten/261_komitmen_direksi_kai_tentang_penerapan_kebijakan_ham.pdf. This policy requires all KAI Group personnel to uphold and comply with moral norms, including the prevention and handling of sexual harassment in KAI's environment.

KAI ensures the creation of an inclusive, conducive, and productive work environment, with mutual respect, free from discrimination, bullying, harassment, and/or other forms of violence, both mental and physical, as stated in Circular Letter Number SE.U/KL.403/VII/1/KA-2022 concerning the *Respectful Workplace Policy*.

Generally, the *Respectful Workplace Policy* principles strongly oppose discriminatory behavior, violence, and sexual harassment, as well as efforts to maintain occupational safety and health. The Company requires all employees to apply the principles of the *Respectful Workplace Policy* to create a mutually respectful, appreciative, safe, and fair work environment that is free from discriminatory behavior, violence, and harassment in any form.

Untuk memperkuat penerapan kebijakan HAM di lingkungan Perseroan, KAI telah memetakan risiko pelanggaran hak asasi manusia yang dapat terjadi di sekitar lingkungan Perseroan.

Sebagai upaya remediasi, KAI telah memiliki Sistem Pelaporan Dugaan Pelanggaran/Whistleblowing System (WBS) sebagai media untuk melaporkan indikasi pelanggaran terkait tindak pidana korupsi, tindak pidana lain yang berkaitan dengan korupsi, pelanggaran terhadap pedoman perilaku, pelanggaran disiplin pekerja, tindakan diskriminasi, tindakan kekerasan serta tindak pelecehan. Bagi pekerja yang terbukti melakukan pelanggaran HAM di lingkungan Perusahaan maka dikenakan hukuman disiplin sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Perusahaan.

Selain memiliki Sistem Pelaporan Dugaan Pelanggaran, KAI juga menyediakan layanan konseling psikologis untuk pekerja yang menjadi korban pelanggaran HAM melalui Layanan Konseling Pekerja. Layanan ini didukung oleh Pekerja Internal KAI yang memiliki gelar psikolog profesional (bergelar S2 Profesi Psikologi) dan juga bekerja sama dengan Psikolog Profesional eksternal. Layanan Konseling pekerja ini dilakukan melalui tatap muka, telepon, chat, video call, dan mencakup isu terkait pekerjaan, keluarga, maupun masalah pribadi yang memengaruhi kinerja. Jika kasus dianggap serius, layanan internal dapat merekomendasikan rujukan ke lembaga psikologi eksternal untuk penanganan lanjutan.

Komitmen KAI menerapkan kebijakan HAM dan upaya Perseroan menentang perilaku kekerasan, pelecehan, dan anti diskriminasi membawa hasil positif yang tercermin dengan tidak terdapatnya pelanggaran HAM, perilaku kekerasan, pelecehan, dan anti diskriminasi pekerja sepanjang tahun 2024.

Kebijakan penerapan HAM tidak hanya diberlakukan di internal Perseroan, tetapi juga pada para pemasok/mitra yang bekerja sama dengan KAI. KAI mewajibkan para pemasok menghormati hak semua pekerja, mitra bisnis dan masyarakat yang terkena dampak di wilayah operasi mereka. Hal ini tertuang dalam Kode Etik Keberlanjutan Pemasok KAI dan telah diunggah di website resmi Perseroan https://ppid.kai.id/media/konten/261_kodeetik.pdf.

To strengthen the implementation of human rights policies within the Company, KAI has mapped the risks of human rights violations that may occur within the Company's environment.

As a remediation effort, KAI has a Whistleblowing System (WBS) as a medium to report indications of violations related to corruption, other crimes related to corruption, violations of the code of conduct, violations of employee discipline, acts of discrimination, acts of violence and harassment. Workers who are proven to have committed human rights violations within the Company will be subject to disciplinary sanctions in accordance with the provisions applicable to the Company.

In addition to having a Whistleblowing System, KAI provides psychological counseling services for employees who are victims of human rights violations through the Worker Counseling Service. This service is supported by KAI Internal Workers who have professional psychology degrees (Master's degree in Psychology Profession) and also collaborate with external Professional Psychologists. This Worker Counseling Service is carried out through face-to-face, telephone, chat, video calls, and covers issues related to work, family, and personal problems that affect performance. The internal service can recommend a referral to an external psychology institution should the case be deemed serious for further treatment.

KAI's commitment to implementing human rights policies and the Company's efforts to oppose violent behavior, harassment, and anti-discrimination have brought positive results as reflected in the absence of human rights violations, violent behavior, harassment, and anti-discrimination of employees throughout 2024. (please confirm data)

The human rights implementation policy is not only applied internally to the Company, but it is to suppliers/partners who work with KAI as well. KAI requires suppliers to respect the rights of all employees, business partners, and communities affected by their operations. This is stated in the KAI Supplier Sustainability Code of Ethics and has been uploaded on the Company's official website https://ppid.kai.id/media/konten/261_kodeetik.pdf.

Tujuan utama dari Kode Etik ini adalah untuk memastikan bahwa seluruh pemasok bekerja sesuai dengan standar etika yang tinggi, mendukung tata kelola perusahaan yang baik, serta berkontribusi terhadap keberlanjutan lingkungan dan sosial. KAI mewajibkan para pemasok dapat menerapkan dan mematuhi prinsip-prinsip yang diuraikan dalam Kode Etik Keberlanjutan Pemasok ini di seluruh aspek operasional mereka, baik di dalam maupun di luar Indonesia.

ASPEK PELANGGAN

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

KAI berkomitmen untuk memberikan layanan atas produk dan jasa yang setara dan inklusif bagi seluruh (100%) konsumen, termasuk pelanggan difabel, lansia, anak-anak, dan wanita hamil. Komitmen ini sebagai bentuk inklusi dan kepedulian. Komitmen tersebut diwujudkan melalui penyediaan *guiding block*, ruang laktasi, loket difabel dan toilet difabel, serta kursi roda bagi penumpang yang membutuhkan. Per 31 Desember 2024, KAI memiliki 81 *guiding block*, 74 ruang laktasi, 78 loket difabel, kursi prioritas di stasiun dan kereta, serta 163 toilet difabel yang tersebar di beberapa stasiun operasional KAI.

Untuk mengoptimalkan layanan, KAI melatih petugas untuk lebih responsif dalam membantu penyandang disabilitas. KAI memberikan pelatihan kepada *frontliner* yang mencakup berbagai aspek, seperti peningkatan keterampilan komunikasi, tata rias, dan bahkan peningkatan pengetahuan tentang melayani pelanggan disabilitas.

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

Wilayah Operasional / Operational Area	Guiding Block	Ruang Laktasi / Lactation Room	Loket Difabel / Disabled Counter	Toilet Difabel / Disabled Toilet
Daop 1 Jakarta / Operation Area 1 Jakarta	10	5	5	13
Daop 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	8	6	10	20
Daop 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	2	4	3	7
Daop 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	7	5	3	7
Daop 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	7	6	5	21
Daop 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	8	5	3	12
Daop 7 Madiun / Operation Area	8	6	6	18
Daop 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	11	14	28	14
Daop 9 Jember / Operation Area 9 Jember	6	2	4	12

This Code of Conduct has the main purpose of ensuring that all suppliers work in accordance with high ethical standards, support good corporate governance, and contribute to environmental and social sustainability. KAI requires suppliers to be able to implement and comply with the principles outlined in this Supplier Sustainability Code of Conduct in all aspects of their operations, both inside and outside Indonesia.

CUSTOMER ASPECT

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

KAI is committed to providing equal and inclusive services for all (100%) consumers, including customers with disabilities, the elderly, children, and pregnant women. This commitment is a form of inclusion and care, which is realized by providing a guiding block, lactation room, disabled counter and disabled toilet, as well as wheelchairs for passengers who need them. As of December 31, 2024, KAI has 81 guiding blocks, 74 lactation rooms, 78 disabled counters, and 163 disabled toilets spread across several KAI operational stations.

To optimize services, KAI trains employees to be more responsive in assisting customers with disabilities. KAI provides training to frontliners which includes various aspects such as improving communication skills, makeup, and even increasing knowledge about serving customers with disabilities.

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 / Operation Area 1 Jakarta	10	5	5	13
Daop 2 Bandung / Operation Area 2 Bandung	8	6	10	20
Daop 3 Cirebon / Operation Area 3 Cirebon	2	4	3	7
Daop 4 Semarang / Operation Area 4 Semarang	7	5	3	7
Daop 5 Purwokerto / Operation Area 5 Purwokerto	7	6	5	21
Daop 6 Yogyakarta / Operation Area 6 Yogyakarta	8	5	3	12
Daop 7 Madiun / Operation Area	8	6	6	18
Daop 8 Surabaya / Operation Area 8 Surabaya	11	14	28	14
Daop 9 Jember / Operation Area 9 Jember	6	2	4	12

Wilayah Operasional / Operational Area	Guiding Block	Ruang Laktasi / Lactation Room	Loket Difabel / Disabled Counter	Toilet Difabel / Disabled Toilet
Divre I Sumatera Utara / Regional Division I North Sumatera	7	2	2	12
Divre II Sumatera Barat / Regional Division II West Sumatera	1	7	0	10
Divre III Palembang / Regional Division III Palembang	2	6	0	6
Divre IV Tanjung Karang / Regional Division IV Tanjung Karang	4	3	9	11

Selain itu, KAI memiliki layanan informasi publik yang dapat diakses oleh penyandang disabilitas melalui situs www.ppid.kai.id. Situs tersebut dilengkapi fitur khusus untuk penyandang disabilitas. Dengan instruksi direktori melalui suara, penyandang tuna netra dapat memperoleh informasi yang berkaitan dengan Perseroan.

Di samping itu, penyandang tuna netra yang ingin mengajukan permohonan informasi publik dapat datang langsung ke kantor PPID (Pejabat Pengelola Informasi & Dokumentasi) KAI baik di pusat maupun di Daop/Divre. KAI 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.

Layanan yang setara juga diberikan KAI kepada para penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda. KAI menyediakan *ramp* atau jalan khusus untuk kursi roda dari depan pintu masuk Kantor Pusat KAI menuju ke ruang PPID. Sementara itu, untuk meningkatkan kenyamanan para pelanggan disabilitas tuna rungu dan tuna wicara, KAI 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 juga berfokus memberikan perhatian layanan yang nyaman dan aman kepada perempuan. KAI telah memiliki gerbong khusus perempuan (KKW) di KRL dan LRT Jabodebek, yang letaknya berada di ujung rangkaian kereta, baik di depan (gerbong nomor 1) atau di belakang (gerbong terakhir), dan ditandai dengan warna *pink*. Gerbong khusus ini bertujuan untuk memberikan ruang bagi wanita yang ingin menghindari desakan atau pelecehan seksual dari penumpang laki-laki. Selain itu, gerbong khusus ini juga bertujuan untuk memberikan rasa aman dan nyaman bagi wanita yang sering bepergian sendiri atau dengan anak kecil.

In addition, KAI provides public information services that can be accessed by people with disabilities through the website www.ppid.kai.id. The site is equipped with special features for people with disabilities. Visually impaired visitors can obtain information related to the Company 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 offices or offices in operational areas/regional divisions. KAI has 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.

KAI also provides equivalent services to 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 also focuses on providing comfortable and safe service to women in the form of women-only train cars (KKW) in KRL and LRT Jabodebek, located at the end of the train, either in front (train car number 1) or behind (last train car), and are marked with the color pink. These special train cars are aimed at providing space for women who wish to avoid being pushed or sexually harassed by male passengers. Additionally, the special train cars are intended to provide a sense of security and comfort for women who often travel alone or with small children.

Upaya lain yang dilakukan KAI untuk mencegah terjadinya pelecehan seksual di lingkungan kereta api termasuk di stasiun dan kereta, yaitu melakukan kampanye dan sosialisasi anti pelecehan seksual bersama pihak terkait, baik dalam bentuk kegiatan *offline* di stasiun dan kereta. KAI juga melakukan sosialisasi dalam bentuk 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.

KAI menolak memberikan pelayanan kepada para pelaku yang melanggar etika dan berbuat asusila. KAI akan melakukan *blacklist* terhadap penumpang yang melakukan pelecehan seksual selama dalam perjalanan kereta api. Langkah tegas ini dilakukan oleh KAI sebagai upaya untuk mencegah terjadinya kekerasan seksual pada layanan KAI.

Untuk meningkatkan kualitas layanan, KAI menyediakan berbagai saluran komunikasi yang dapat dimanfaatkan oleh pelanggan menyampaikan keluhan, kritik, dan saran, antara lain komunikasi tatap muka (*Customer Service on-Station dan Customer Service on-Train*), via telepon, maupun komunikasi melalui media sosial.

Setiap progres penanganan keluhan dipantau hingga selesai karena seluruh saluran pelayanan pelanggan tersebut dijalankan secara terintegrasi melalui CRM (*Customer Relationship Management*). Tanggapan atas seluruh keluhan tersebut menggunakan parameter *Key Performance Indicators* (KPI) 90%. Dalam waktu 30 menit, CRM harus segera merespons 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]**

Komitmen kuat KAI untuk memberikan layanan produk dan jasa yang setara kepada seluruh (100%) konsumen membawa Perseroan berhasil meraih Penghargaan Badan Publik untuk kategori BUMN pada Anugerah Keterbukaan Informasi Publik 2024. Pencapaian ini merupakan bukti nyata dari komitmen

Other efforts that KAI conducts to prevent sexual harassment from happening in the railway environment, both at stations and on trains, include carrying out anti-sexual harassment campaigns and dissemination together with related parties, both in the form of offline activities at stations and on trains. KAI also performs dissemination 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 refuses to provide services to perpetrators who violate ethics and commit immoral acts as well as blacklists passengers who commit sexual harassment during train travel. This firm step is taken by KAI as an effort to prevent sexual violence from occurring on KAI services.

To improve service quality, 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.

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 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 is strongly committed to providing equal service and product access to all (100%) of our customers, which leads the Company to successfully receive the Public Agency Award for the BUMN category at the 2024 Public Information Transparency Award. This achievement is concrete evidence

KAI dalam menerapkan prinsip *Good Corporate Governance* dan menyediakan akses informasi yang inklusif untuk seluruh masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Prestasi ini memotivasi KAI untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan informasi publik dan menghadirkan inovasi baru untuk memberikan pengalaman yang lebih baik bagi masyarakat, sehingga tercipta layanan yang unggul, berkualitas, dan inklusif.

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

Industri transportasi kini semakin dituntut untuk adaptif dan inovatif agar dapat menghadapi berbagai tantangan. Atas dasar itu, KAI berkomitmen untuk melakukan akselerasi transformasi. Salah satu transformasi yang dilakukan adalah mengembangkan inovasi digitalisasi layanan, yang tujuan memberi kemudahan pelanggan dalam mengakses produk/jasa yang dimiliki KAI serta memudahkan proses kerja pekerja.

Terdapat empat bidang layanan inovasi BUMN, antara lain:

1. Layanan penumpang.
2. Layanan transportasi barang atau logistik.
3. Peningkatan keamanan dengan kamera CCTV di kereta, stasiun, sistem deteksi gangguan otomatis, dan petugas keamanan *on-board*.
4. Digitalisasi dan otomatisasi pekerjaan kantor yang bersifat rutin serta banyak, termasuk penggunaan sensor *Internet of Things* (IoT) untuk memantau beberapa kinerja mesin.

Inovasi layanan penumpang meliputi peluncuran kereta *compartment suite*, kelas *luxury* dan desain interior kereta baru yang lebih ergonomis; penyediaan layanan kereta wisata tematis dengan layanan eksklusif untuk segmen tertentu; serta pengembangan aplikasi Access by KAI untuk pembelian tiket kereta, *reschedule*, *refund*, dan check-in berbasis QR code.

Untuk meningkatkan kenyamanan pelanggan, KAI mengembangkan berbagai macam fitur dan layanan di aplikasi Access by KAI dengan versi terbaru yaitu versi 6.9.11 sampai 2024. KAI senantiasa menjaga pelayanan prima bagi seluruh penumpang, di antaranya dengan memberikan kemudahan kepada pelanggan dalam genggamannya yaitu dalam bentuk aplikasi. Hingga tahun 2024, KAI memiliki aplikasi sebagai berikut:

of KAI's commitment to implementing *Good Corporate Governance* principles and providing inclusive access to information for the entire community, including persons with disabilities. This achievement motivates KAI to continuously improve the quality of public information services and present new innovations to provide a better experience for the community, allowing superior, quality, and inclusive services to be realized.

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

Nowadays, the transportation industry is increasingly required to be adaptive and innovative to face various challenges. On that basis, KAI is committed to accelerating transformation, and one of the transformations carried out is developing digital service innovations, aimed at facilitating customer access to KAI's products/services and simplifying employee workflows.

The four areas of SOE innovation services include:

1. Passenger services.
2. Freight or logistics transportation services.
3. Increased security with CCTV cameras on trains, stations, automatic intrusion detection systems, and on-board security officers.
4. Digitalization and automation of routine and numerous office work, including the use of Internet of Things (IoT) sensors to monitor several machine performances.

Passenger service innovations include the launch of compartment suite trains, luxury class, and new, more ergonomic train interior designs; provision of thematic tourist train services with exclusive services for certain segments; and development of the Access by KAI application for purchasing train tickets, rescheduling, refunds, and QR code-based check-in.

To increase customer comfort, KAI has developed various features and services in the Access by KAI app, with the latest version being 6.9.11 as of 2024. KAI always maintains excellent service for all passengers, which includes providing convenience to customers in the form of an application. As of 2024, KAI has the following applications:

Aplikasi Mobile Access by KAI

Access by KAI terus mengalami pengembangan untuk meningkatkan kenyamanan dan kemudahan pelanggan dalam merencanakan serta menikmati perjalanan mereka. Tidak hanya berfungsi sebagai *platform* pembelian tiket kereta api jarak jauh, lokal, KRL, KA Bandara, LRT Jabodebek, dan KCJB Whoosh, aplikasi ini kini semakin terintegrasi dengan kebutuhan perjalanan multimoda dan berbagai layanan pendukung lainnya. Beberapa pengembangan dan fitur utama yang telah hadir maupun tengah dikembangkan antara lain:

1. Integrasi Layanan Perjalanan dan Pendukung

- a. **Integrasi Antarmoda:** Pemesanan layanan *first mile* dan *last mile* bekerja sama dengan Taksi Bluebird dan Bus DAMRI.
- b. **Trip Planner & Pemesanan Hotel:** Merencanakan *itinerary* lengkap dan pemesanan hotel dalam satu aplikasi.
- c. **Live Tracking:** Pelacakan perjalanan kereta secara real-time
- d. **Add Infant & Add Ticket:** Fitur untuk menambahkan pemesanan penumpang bayi serta memasukkan tiket dari channel pembelian lain ke dalam Access by KAI.
- e. **Asuransi Perjalanan:** Menyediakan layanan tambahan pemesanan asuransi tambahan yang mencakup pengembalian dana 100% dan perlindungan diri selama perjalanan.

2. Layanan Transaksi dan Pembayaran

- a. **KAI Pay:** Dompet digital untuk pembayaran berbagai layanan, termasuk transaksi menggunakan QRIS.
- b. **Payment Point Online Bank (PPOB):** Pembelian pulsa, paket data, dan token listrik.
- c. **Top Up KMT:** Pengisian saldo Kartu Multi Trip milik PT KCI langsung dari aplikasi.
- d. **Tersedia Banyak Pilihan Metode Pembayaran:** Pada Access by KAI tersedia berbagai macam metode pembayaran yang mendukung layanan penumpang seperti Paylater, QRIS, Ewallet, Kartu Kredit, Direct Debit, Gerai Retail, ATM, Mobile Banking dan Internet Booking.

3. Kenyamanan dan Kemudahan Pengguna

- a. **Railfood:** Pemesanan makanan dan minuman yang dapat dilakukan sebelum keberangkatan atau saat dalam perjalanan.
- b. **Loyalty Program:** Pengembangan program Railpoint dimana Railpoint bisa ditukarkan untuk pembelian tiket kereta api dan juga ditukarkan dengan berbagai merchant yang bekerjasama seperti MAP Club dan Mayasari.

Access by KAI Mobile Application

Access by KAI continues to undergo development aimed at improving customer comfort and convenience in planning and enjoying their trips. Not only functioning as a platform for purchasing long-distance, local, KRL, Airport Train, Jabodebek LRT, and KCJB Whoosh train tickets, this application is now increasingly integrated with multimodal travel needs and various other supporting services. Some of the main developments and features that have been present or are being developed include:

1. Integration of Travel and Support Services

- a. **Intermodal Integration:** Booking first mile and last mile services in collaboration with Bluebird Taxis and DAMRI Buses.
- b. **Trip Planner & Hotel Booking:** Planning a complete itinerary and hotel bookings in one application.
- c. **Live Tracking:** Real-time train travel tracking.
- d. **Add Infant & Add Ticket:** A feature to add infant passenger bookings and enter tickets from other purchase channels into Access by KAI.
- e. **Travel Insurance:** Provides additional insurance booking services that include a 100% refund and personal protection during the trip.

2. Transaction and Payment Services

- a. **KAI Pay:** Digital wallet for payment of various services, including transactions using QRIS.
- b. **Payment Point Online Bank (PPOB):** Purchase of credit, data packages, and electricity tokens.
- c. **Top Up KMT:** Top up the balance of PT KCI's Multi Trip Card directly from the application.
- d. **Many Payment Method Options Available:** Access by KAI provides various payment methods that support passenger services, such as Paylater, QRIS, E-wallet, Credit Card, Direct Debit, Retail Outlets, ATMs, Mobile Banking, and Internet Booking.

3. User Convenience and Ease

- a. **Railfood:** Food and beverage orders that can be made before departure or while traveling.
- b. **Loyalty Program:** Development of the Railpoint program where Railpoints can be exchanged for train ticket purchases and also exchanged with various collaborating merchants such as MAP Club and Mayasari.

- c. **Layanan Hiburan Premium:** Menyediakan konten hiburan eksklusif untuk kenyamanan pelanggan selama perjalanan.
- d. **Jadwal Salat:** Informasi waktu salat berdasarkan lokasi pengguna, sebagai bentuk layanan yang inklusif.
- e. **Popup Banner:** Menampilkan informasi promosi dan pengumuman penting secara langsung dalam aplikasi.

4. Kemudahan Akses dan Pengelolaan Tiket

- a. **Transfer Tiket, Pembatalan & Ubah Jadwal:** Fitur yang semakin disempurnakan untuk memberikan fleksibilitas dalam pengelolaan perjalanan.
- b. **Registrasi dengan Face Recognition:** Teknologi pengenalan wajah untuk meningkatkan keamanan dan mempermudah proses registrasi akun.
- c. **ePorter:** Layanan pemesanan porter secara langsung melalui aplikasi.
- d. **Penyempurnaan UI/UX:** Berdasarkan evaluasi performa aplikasi dan masukan pelanggan.

Hingga akhir tahun 2024, aplikasi Access by KAI telah diunduh sebanyak 26.504.433 kali, dengan 21.219.291 pengguna terdaftar dan sekitar 7.347.043 pengguna aktif bulanan. Aplikasi ini terus menjadi bagian penting dalam transformasi digital PT Kereta Api Indonesia, menghadirkan solusi perjalanan yang modern, nyaman, dan terintegrasi bagi masyarakat Indonesia.

Sementara pada inovasi keamanan dalam pengangkutan rel, KAI telah berhasil melakukan pengangkutan rel untuk jenis berat 60 dengan panjang 50 meter secara lancar, aman dan tepat waktu. Inovasi ini dapat menambah kualitas dan cakupan rel kereta api sehingga semakin dapat berkontribusi bagi kemajuan Indonesia.

KAI juga melakukan inovasi pada KAI Commuter dan LRT Jabodebek. KAI Commuter terus menghadirkan inovasi, seperti CCTV analytic, water station, shelter bike, vending machine ramah disabilitas, serta peningkatan fasilitas mushola dan area tunggu. Ke depan, KAI Commuter pun akan meluncurkan kartu disabilitas, mengembangkan CCTV analytic lebih lanjut, dan menyediakan alat pengering payung untuk kenyamanan maksimal di stasiun.

- c. **Premium Entertainment Services:** Providing exclusive entertainment content for customer convenience during the trip.
- d. **Prayer Schedule:** Prayer time information based on user location, as a form of inclusive service.
- e. **Popup Banner:** Displaying promotional information and important announcements directly in the application.

4. Ease of Access and Ticket Management

- a. **Ticket Transfer, Cancellation & Change Schedule:** Features that are increasingly enhanced to provide flexibility in travel management.
- b. **Registration with Face Recognition:** Facial recognition technology for improving security and simplifying the account registration process.
- c. **ePorter:** Porter booking service directly through the application.
- d. **UI/UX Improvement:** Based on application performance evaluation and customer feedback.

The Access by KAI application had been downloaded 26,504,433 times by the end of 2024, with 21,219,291 registered users and around 7,347,043 monthly active users. This application continues to be an important part of PT Kereta Api Indonesia's digital transformation, providing modern, comfortable, and integrated travel solutions for Indonesians.

Meanwhile, in terms of rail transportation security innovation, 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.

KAI innovates on KAI Commuter and LRT Jabodebek as well. KAI Commuter continues to present innovations, such as CCTV analytics, water stations, bike shelters, disability-friendly vending machines, and improvements to prayer room facilities and waiting areas. In the future, KAI Commuter will also launch disability cards, further develop CCTV analytics, and provide umbrella dryers for maximum comfort at stations.

Untuk layanan transportasi barang atau logistik, KAI mengembangkan dua inovasi yaitu:

1. Pengoperasian kereta barang untuk pengiriman kargo yang lebih cepat dan efisien.

KAI mengembangkan inovasi sinergi produk berupa integrasi angkutan *general cargo* (GenCo) *Door-to-Door* (D2D) multimoda menggunakan *platform* integrator. Platform ini mengintegrasikan data dan informasi aliran barang, mulai dari pelanggan *order*, proses *pick up*, proses material *handling* di stasiun pemberangkatan, *handling* di *outlet* layanan / *drop point*, bongkar dan muat di stasiun tujuan hingga *delivery*/penghantaran ke penerima (*consignee*) di *last mile services*.

Model Angkutan GenCo Multimoda menawarkan value proposition baru kepada pelanggan, antara lain kemudahan akses, kemudahan *monitoring*, kemudahan pembayaran, dan jaminan waktu lebih cepat serta total biaya pengiriman yang kompetitif. Hasil evaluasi uji coba telah memberikan *value added* dan berdampak pada tarif logistik dan waktu pengiriman, seperti berikut:

- Tarif D2D (*Single Tariff*) berkurang sekitar 10% dari tarif *existing*.
- Total Traveling Time* (sebagai *Service Level Agreement/SLA*) layanan D2D yang *seamless logistics* dan dapat berkurang hingga 12 jam dari waktu *existing*.

Program pengembangan selanjutnya, antara lain menambahkan *value proposition* baru berupa deklarasi produksi emisi karbon (*carbon foot print*) dalam Angkutan GenCo D2D Multimoda.

2. Sinergi kerjasama dengan mitra untuk menciptakan layanan yang efektif

KAI terus melakukan inovasi sinergi kerjasama dengan mitra angkutan barang untuk menciptakan layanan angkutan barang yang lebih efektif. Sinergi kerjasama ini diwujudkan dalam koordinasi pengelolaan bongkar muat, penerapan terpadu *standard operating procedure* (SOP) di terminal barang, peningkatan efektivitas WPKA (Waktu Peredaran Kereta Api) dan WTT (Waktu Tunggu Terminal), penambahan stamformasi sarana (SF) dan optimasi kecepatan kereta api, serta integrasi sistem informasi. Sinergi kerjasama dan integrasi ini mampu meningkatkan volume angkutan barang dari 63,7 juta ton (2023) menjadi 69,2 juta ton (2024), peningkatan *on time performance* KA Barang dari 88% (2023) menjadi 95% (2024), dan pendapatan angkutan barang meningkat dari 11,6 triliun rupiah (2023) menjadi 12,7 triliun rupiah (2024).

For goods or logistics transportation services, KAI has developed two innovations, namely:

1. Freight train operations for faster and more efficient cargo delivery.

KAI has developed a product synergy innovation in the form of integrated multimodal door-to-door (D2D) general cargo (GenCo) transportation using an integrator platform. This platform integrates data and information on the flow of goods, from customer orders, through the pick-up process, material handling at departure stations, handling at service outlets/drop points, loading and unloading at destination stations, and delivery to the consignee (last mile services).

The GenCo Multimodal Transportation model offers new value propositions to customers, including ease of access, monitoring, payment convenience, and guaranteed faster delivery times and competitive total shipping costs. Trial evaluation results have provided added value and impacted logistics rates and delivery times, as follows:

- D2D (*Single Tariff*) rates are reduced by approximately 10% compared to existing rates.
- The total travel time (as a *Service Level Agreement/SLA*) for seamless logistics D2D services can be reduced by up to 12 hours compared to the existing time.

Future development programs include adding a new value proposition in the form of a carbon footprint declaration for Multimodal D2D GenCo Transportation.

2. Synergy with partners to create effective services

KAI continues to innovate and synergize with freight transportation partners to create more effective freight transportation services. This synergy is realized through the coordination of loading and unloading management, the integrated implementation of standard operating procedures (SOPs) at freight terminals, increasing the effectiveness of Train Circulation Time (WPKA) and Terminal Waiting Time (WTT), adding facility formations (SF) and optimizing train speeds, as well as information system integration. This synergy of collaboration and integration will increase freight transport volume from 63.7 million tons (2023) to 69.2 million tons (2024), improve freight train on-time performance from 88% (2023) to 95% (2024), and increase freight transport revenue from 11.6 trillion rupiah (2023) to 12.7 trillion rupiah (2024).

KAI bertekad untuk terus melakukan pengembangan inovasi agar dapat menjawab kebutuhan pelanggannya dan meningkatkan daya saing. Melalui strategi ini, KAI dapat menjaga kelangsungan usahanya sekaligus memberikan kontribusi kepada perekonomian nasional negara serta mendukung transportasi massal, ekonomi, dan pariwisata nasional.

KAI is committed to continuously developing innovations to meet customer needs and increase competitiveness. Through this strategy, KAI can maintain its business continuity while contributing to the national economy and supporting mass transportation, the economy, and tourism.

3. Sinergi Kerjasama dengan mitra menciptakan layanan yang efektif

Inovasi sinergi kerjasama dengan mitra batubara yaitu PT Bukit Asam (Persero) menciptakan layanan angkutan batubara yang lebih efektif. Pada KA Barapati relasi Tanjung Enim-Kertapati diantaranya:

1. Minimalisir kendala alat produksi *loading unloading* TLS (Train Loading System) dan Affron;
2. Penambahan tenaga bongkar untuk mengatasi kendala saat bongkar;
3. Operasional KKBW modifikasi;
4. Peningkatan efektivitas WPKA (Waktu Peredaran Kereta Api) KA Barapati dari semula 0,78 menjadi 0,71 hari;
5. Pencabutan taspat (pembatas kecepatan) wilayah Divre III;
6. Penambahan SF semula 30 GB menjadi 32 GB.

Pada KA Baratarahan relasi Tanjung Enim-Tarahan dilakukan optimasi melalui:

1. Minimalisir kendala alat produksi *loading unloading* (TLS dan RCD)
2. Pencabutan taspat (pembatas kecepatan) wilayah Divre IV dan peningkatan kecepatan operasional KA;
3. Peningkatan efektivitas WPKA dari 1,92 menjadi 1,82 hari;
4. Optimasi penambahan SF 61.

Untuk optimalisasi operasional kereta api, PT Bukit Asam (Persero) dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan integrasi data aplikasi RCS dan CISEA. Integrasi ini memudahkan pemantauan proses *loading* dan *unloading* batubara serta proses pengangkutan batubara.

Hasil inovasi sepanjang 2024, volume angkutan batubara PT Bukit Asam (Persero) tahun 2024 sebanyak 35.431.526 ton naik sebesar 9% dari kinerja volume tahun 2023.

3. Synergy of Cooperation with partners creates effective services

Innovation of synergy of cooperation with coal partners, namely PT Bukit Asam (Persero), creates more effective coal transportation services. On the Barapati Train, the Tanjung Enim-Kertapati route includes:

1. Minimizing constraints on production equipment loading and unloading TLS (Train Loading System) as well as Affron;
2. Addition of unloading personnel to overcome constraints during the unloading process;
3. Modified KKBW operations;
4. Increasing the WPKA (Train Circulation Time) effectiveness of the Barapati Train from 0.78 to 0.71 days;
5. Revocation of speed limiter in the Regional Division III area;
6. Addition of SF from 30 GB to 32 GB.

On the Baratarahan Train, Tanjung Enim-Tarahan route, optimization was carried out through:

1. Minimizing constraints on loading and unloading production equipment (TLS and RCD);
2. Revocation of speed limits in Regional Division IV and increasing operational speed of trains;
3. Increasing the WPKA effectiveness from 1.92 to 1.82 days;
4. Optimization of the addition of SF 61.

To optimize train operations, PT Bukit Asam (Persero) and PT Kereta Api Indonesia (Persero) implement the RCS and CISEA application data integration in order to facilitate monitoring of the coal loading and unloading process as well as the coal transportation process.

For the innovation results throughout 2024, the volume of coal transportation by PT Bukit Asam (Persero) in 2024 was 35,431,526 tons, which increased by 9% from the volume performance in 2023.

KAI bertekad untuk terus melakukan pengembangan inovasi agar dapat menjawab kebutuhan pelanggannya dan meningkatkan daya saing. Melalui strategi ini, KAI dapat menjaga kelangsungan usahanya sekaligus memberikan kontribusi kepada perekonomian nasional negara serta mendukung transportasi massal, ekonomi, dan pariwisata nasional.

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

KAI mengutamakan keselamatan pelanggan dalam setiap operasionalnya karena insiden keselamatan dapat berpengaruh pada reputasi dan kepercayaan publik terhadap perusahaan. Menjaga keselamatan pelanggan diwujudkan KAI melalui berbagai upaya, antara lain menjalankan prinsip *zero accident*, sertifikasi petugas operasional, menjaga protokol keamanan, serta melakukan evaluasi keamanan pada seluruh (100%) produk dan jasa.

KAI telah menerapkan standar keselamatan, kesehatan, dan keamanan bagi para pelanggan dan mitra. Upaya ini sebagai pemenuhan aspek kesehatan dan keselamatan pelanggan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 2 Tahun 2024 tentang Penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Menyelenggarakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Angkutan Orang dengan Kereta Api Kelas Ekonomi Tahun 2024, serta Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 5 Tahun 2024 tentang Penugasan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk Menyelenggarakan Angkutan Perintis Tahun 2024.

Beberapa upaya yang dilakukan KAI untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan sebagai berikut:

1. Inspeksi keselamatan di seluruh Daop, Divre, Balai Yasa serta Anak Perusahaan. Pada Tahun 2024 realisasi pelaksanaan inspeksi mencapai 99,4% atau sejumlah 9.233 lokasi inspeksi dari yang diprogramkan sebanyak 9.291 lokasi. Pelaksanaan inspeksi keselamatan yang dilaksanakan oleh Tim Safety Inspector salah satunya bertujuan untuk mengidentifikasi bahaya yang dapat membahayakan perjalanan kereta api, keselamatan kerja dan pencemaran lingkungan serta memberikan rekomendasi perbaikan atas hasil inspeksi yang dilakukan;
2. Pelaporan bahaya keselamatan melalui aplikasi SRI dari tahun 2020 hingga 22 Juni 2025 sudah sebanyak 276.965 hazard. Dengan persentase tindak lanjut sebanyak 98,62%.

KAI strives to continue developing innovations to meet the needs of its customers and increase competitiveness. Through this strategy, KAI can maintain its business continuity while contributing to the country's national economy and supporting mass transportation, economy, and national tourism.

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

KAI prioritizes customer safety in each of its operations, as safety incidents can impact the Company's reputation and public trust. KAI realizes customer safety through various efforts, including implementing the zero-accident principle, certifying operational officers, maintaining security protocols, and conducting security evaluations on all (100%) 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 2 of 2024 regarding the Assignment to PT Kereta Api Indonesia (Persero) to Provide Public Service Obligations (PSO) for Economy Class Passenger Transport in 2024, and the Minister of Transportation Decree No. KM 5 of 2024 regarding the Assignment to PT Kereta Api Indonesia (Persero) to Provide Pioneer Transport in 2024.

The following are some efforts made by KAI to improve safety and security:

1. Carrying out safety inspections throughout the Operational Areas, Regional Divisions, Railway Workshops, and Subsidiaries. In 2024, the realization of inspection implementation reached 99.4% or a total of 9,233 inspection locations from those programmed of 9,291 locations. Safety inspections carried out by the Safety Inspector Team are implemented to identify hazards that can endanger train travel, work safety, and environmental pollution, as well as provide recommendations for the inspection results carried out;
2. Reporting of safety hazards through the SRI application from 2020 to June 22, 2025, has reached 276,965 hazards, with a follow-up percentage of 98.62%.

3. Audit Internal Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian dilaksanakan di wilayah PT KAI sesuai dengan Permenhub 69 tahun 2018. Pada tahun 2024 telah dilakukan audit internal di 14 wilayah Daerah Operasi, Divisi Regional, Balai Yasa Sarana dan Prasarana. Audit Internal SMKP di Daop/Divre maupun Balai Yasa di tahun 2024 dilaksanakan dengan kategori tingkat yang beragam. Pemenuhan SMKP dengan kategori tingkat Lanjutan (218 kriteria) berlaku pada Daop 3 Cirebon, Daop 2 Bandung, Daop 4 Semarang, Daop 6 Yogyakarta, Divre II Sumatera Barat, Divre III Palembang, Balai Yasa Lahat, dan Balai Yasa Manggarai. Kemudian kategori tingkat Awal (117 kriteria) berlaku pada Balai Yasa Sintelis dan LAA Cikudapateuh, Balai Yasa Jembatan Kiaracandong, Balai Yasa Mekanik Jalan Rel Cirebonprujakan, dan Balai Yasa Mekanik Prabumulih. Selanjutnya, kategori tingkat Transisi (171 kriteria) hanya berlaku pada Divre I Sumatera Utara. Rincian informasi pemenuhan kriteria SMKP dapat dilihat dalam Lampiran II Permenhub Nomor 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian. Berdasarkan hasil audit internal yang telah dilaksanakan, tingkat pencapaian penerapan kriteria SMKP Kurang (0-59%) hanya didapati pada Balai Yasa Jembatan Kiaracandong. Untuk tingkat pencapaian penerapan kriteria SMKP di Daop/Divre dan Balai Yasa lainnya didapatkan hasil Baik (60%-84%). Selanjutnya tingkat pencapaian penerapan kriteria SMKP dengan kategori Memuaskan (85-100%) dicapai oleh Balai Yasa Pulubrayan.

Pada tahun 2024 juga telah dilakukan Audit Eksternal SMKP oleh Direktorat Jendral Perkeretaapian yang dilakukan di Kantor Pusat PT KAI dengan wilayah observasi antara lain: Daop 1 Jakarta, Daop 8 Surabaya, Daop 9 Jember dan Divre IV Tanjungkarang. Hasil yang dicapai oleh PT KAI dari Audit Eksternal Tingkat awal (127 kriteria) dengan dengan nilai penerapan 77,68% (Baik).

4. Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko (IBPR)

3. Internal Audit of Railway Safety Management System is carried out in the PT KAI area under Regulation of Minister of Transportation No. 69 of 2018. In 2024, internal audits were conducted in 14 Operational Areas, Regional Divisions, and Facilities and Infrastructure Railway Workshops. Internal Audit of SMKP in Operational Areas/Regional Divisions and Railway Workshops in 2024 was carried out at various level categories. Fulfillment of SMKP with Advanced level category (218 criteria) applies to Operational Area 3 Cirebon, Operational Area 2 Bandung, Operational Area 4 Semarang, Operational Area 6 Yogyakarta, Regional Division II West Sumatera, Regional Division III Palembang, Lahat Railway Workshop, and Manggarai Railway Workshop. The Initial level category (117 criteria) then applies to Telecommunication and Electrical Signal Railway Workshop and Cikudapateuh Overhead Electricity Service Center, Kiaracandong Railway Bridge Workshop, Cirebonprujakan Railway Mechanical Workshop, and Prabumulih Railway Mechanical Workshop. Furthermore, the Transition level category (171 criteria) only applies to Regional Division I of North Sumatra. Detailed information on the fulfillment of SMKP criteria can be seen in Attachment II of the Regulation of Minister of Transportation Number 69 of 2018 concerning the Railway Safety Management System. Based on the internal audit results carried out, the achievement level of the SMKP criteria implementation of Less (0-59%) was only found at the Kiaracandong Railway Bridge Workshop. For the achievement level of the SMKP criteria implementation in the Operational Area/Regional Division and other Railway Workshops, the results were Good (60%-84%). Furthermore, the achievement level of the SMKP criteria implementation with the Satisfactory category (85-100%) was achieved by Pulubrayan Railway Workshop.

In 2024, an External Audit of SMKP was also carried out by the Directorate General of Railways, carried out at the PT KAI Head Office with observation areas including: Operational Area 1 Jakarta, Operational Area 8 Surabaya, Operational Area 9 Jember, and Regional Division IV Tanjungkarang. The results achieved by PT KAI from the Initial Level External Audit (127 criteria) with an implementation value of 77.68% (Good).

4. Hazard Identification and Risk Assessment (IBPR)

5. Investigasi Kecelakaan Kereta Api (KKA) dan Non Kecelakaan Kereta Api (NKKA) dilakukan untuk mengetahui akar penyebab masalah sehingga kejadian yang sama tidak terulang Kembali di tempat yang sama dan ditempat lainnya. Adapun pada tahun 2024 telah dilakukan Investigasi KKA sejumlah 5 kejadian dan Investigasi KKA sejumlah 8 kejadian.

Upaya KAI melaksanakan komitmennya dalam memastikan keamanan produk dan jasa serta keselamatan pelanggan membawa hasil positif dengan tidak terdapatnya insiden ketidakpatuhan terkait dampak kesehatan dan keselamatan produk/jasa. **[GRI 2-27]**

Lebih lanjut, KAI juga mengupayakan pemenuhan aspek kesehatan dan keselamatan pelanggan pada angkutan kereta api barang, dengan merujuk 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.

KAI senantiasa memastikan keamanan perjalanan kereta api dengan melakukan evaluasi sarana dan prasarana secara rutin dan konsisten. Pada sarana, sebelum beroperasi, petugas sarana melakukan pengecekan dan memastikan kelayakan kereta, gerbong, dan lokomotif. Pengecekan harian dilakukan 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.

Untuk meningkatkan kepuasan para mitra, KAI terus melakukan inovasi dan peningkatan keamanan angkutan barang. KAI menjalankan protokol kesehatan dalam bentuk memberikan fasilitas tempat cuci tangan dan *hand sanitizer* di wilayah Terminal serta peningkatan pengawasan dengan memasang CCTV pada lokasi tempat muat dan bongkar. KAI juga 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.

5. Investigations of Train Accidents (KKA) and Non-Train Accidents (NKKA) are conducted to discover the root cause of the problem, thus the same incident does not happen again in the same place or other places. In 2024, KKA Investigations were conducted for 5 incidents, and KKA Investigations for 8 incidents.

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]**

Furthermore, KAI strives to fulfill the health and safety aspects of customers in freight train transportation, by adhering 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.

KAI always ensures rail travel safety through regular and consistent evaluations of facilities and infrastructure. With facilities, before operation, trains, train cars, and locomotives must be checked and deemed fit for use by Rolling Stock officers. Daily checks are conducted 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.

To increase partner satisfaction, KAI continuously innovates and enhances the safety of freight transport. Health protocols implemented by KAI 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.

Komitmen KAI dalam memprioritaskan kesehatan dan keselamatan pelanggan mitra bertujuan untuk memberikan produk dan jasa yang tidak hanya unggul namun juga aman kepada seluruh pelanggan. Atas dasar itu, 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. KAI memastikan bahwa semua (100%) petugas keamanan kami telah dilatih dalam menerapkan prosedur keamanan yang memperhatikan hak asasi manusia. **[GRI 410-1]** Berikut pelatihan terkait aspek HAM yang diikuti oleh pekerja sepanjang tahun 2024:

KAI's commitment to prioritizing the health and safety of customers and partners is aimed at providing products and services that are not only excellent but also safe for all customers. With this understanding, 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. KAI ensures that all (100%) of our security personnel are trained in security procedures that respect human rights. **[GRI 410-1]** The following is training related to human rights aspects that employees will participate in throughout 2024:

Nama Pelatihan / Training Name	Waktu dan Tempat / Time and Place	Jumlah Peserta / Number of Participants
Human Resources Management for Non HR	27 Februari-4 Maret 2024 / February 27 - March 4, 2025	Eksternal

Dampak Produk/Jasa [OJK F.28]

KAI mengidentifikasi dampak produk dan jasanya serta mengelompokkan dampak-dampak tersebut menjadi dampak positif dan negatif. Hal ini dilakukan guna memastikan bahwa setiap produk dan jasa yang dihasilkan telah mengikuti peraturan dan kebijakan yang berlaku dengan memiliki informasi label dan/atau penjelasan dari pekerja 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.

Product/Service Impacts [OJK F.28]

KAI identifies the impacts of its products and services and categorizes these impacts into positive and negative effects, which is done to ensure that every product and service produced adheres to applicable regulations and policies by having label information and/or explanations from our employees that are accurate and can be understood by all KAI customers, especially regarding safety and environmental or social impacts that might occur from the use of products or services.

Adapun dampak positif dari produk dan jasa kereta api, antara lain menjadi solusi mobilitas masyarakat yang berkapasitas massal dan ramah lingkungan. Kereta api penumpang satu gerbongnya dapat mengangkut 175 penumpang bahkan dapat lebih dari itu karena kereta Jabodetabek di jam pergi dan pulang kerja hingga mencapai satu juta penumpang setiap harinya.

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.

Sedangkan pada angkutan barang satu gerbong mampu mengangkut 50 ton barang atau seukuran 2 truk kontainer. Bahkan, satu rangkaian KA angkutan batu bara di Sumatra bagian selatan dapat menarik 60 gerbong atau 3.000 ton sekaligus, yang jika diangkut dengan truk membutuhkan kurang lebih 120 truk. Pemilihan kereta api sebagai angkutan penumpang dan barang dinilai lebih efisien dan ramah lingkungan karena rendah emisi dan polusi.

Meanwhile, 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.

Selain itu, kereta api dapat menjadi solusi efektif untuk mengatasi kemacetan, terutama di kota-kota besar. Pemanfaatan kereta api sebagai moda transportasi massal dapat mengurangi volume kendaraan di jalan raya, sehingga berpotensi mengurangi kemacetan dan polusi udara.

Dampak positif lainnya, keberadaan KAI menyerap tenaga kerja dan bekerjasama dengan pemasok lokal. Dampak positif dari produk dan jasa KAI menciptakan distribusi nilai ekonomi yang mampu meningkatkan ekonomi masyarakat, melalui penghematan biaya transportasi.

Di sisi lain, dampak negatif dari kegiatan operasional kereta api, antara lain terdapatnya kemungkinan dampak lingkungan dan khususnya perlintasan sebidang jalur kereta api tanpa izin dan/atau tanpa penjaga, yang dapat 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.

Dalam rangka menekan dampak negatif pada aktivitas bisnisnya, KAI senantiasa memastikan keamanan dan kualitas layanannya dengan mengacu pada berbagai standar dan sertifikasi nasional dan dunia, antara lain:

- a. ISO 27001:2013 Sistem Manajemen Keamanan Informasi
- b. ISO 9001:2015 Sistem Manajemen Mutu
- c. ISO 14001:2015 Sistem Manajemen Lingkungan
- d. SMK3

Sementara itu KAI juga melakukan upaya mengurangi dan memulihkan dampak negatif terhadap hak asasi manusia dalam operasionalnya, KAI mengimplementasikan berbagai langkah. Beberapa diantaranya adalah: (1) Memberikan pelatihan dan edukasi kepada pekerja 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.

Komitmen kuat KAI dalam mengelola dampak membawa pencapaian positif dengan tidak terdapatnya insiden ketidakpatuhan regulasi yang berlaku terkait informasi produk dan jasa atau menyangkut pemasaran yang KAI lakukan pada tahun 2024. **[GRI 2-27, 417-1, 417-2, 417-3]**

Furthermore, trains can be an effective solution to traffic congestion, especially in large cities. Using trains as a mode of mass transportation can reduce the number of vehicles on the roads, potentially reducing congestion and air pollution.

Another positive impact is that KAI absorbs labor and collaborates with local suppliers. The positive impact of KAI products and services creates a distribution of economic value that can stimulate economic growth in the community through transportation cost savings.

On the other hand, 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.

KAI always ensures the security and quality of its services to reduce the negative impact on its business activities by referring to various national and international standards and certifications, including:

- a. ISO 27001:2013 Information Security Management System
- b. ISO 9001:2015 Quality Management System
- c. ISO 14001:2015 Environmental Management System
- d. OHSMS

Meanwhile, KAI also makes efforts to reduce and restore negative impacts on human rights in its operations by implementing various steps, which 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 employees' rights. (2) Offering consultation services to ensure that victims receive appropriate justice and recovery, as well as to prevent future human rights violations.

KAI's strong commitment to risk management resulted in no incidents of non-compliance with applicable regulations related to product and service information or marketing conducted by KAI in 2024. **[GRI 2-27, 417-1, 417-2, 417-3]**

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

Untuk memastikan kegiatan operasional KAI berjalan sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku, 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. Di samping itu, KAI juga telah menerapkan mekanisme untuk memantau 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. Sepanjang tahun 2024 tidak terdapat insiden ketidakpatuhan berkenaan dengan keamanan dan keselamatan penggunaan produk/jasa KAI. [GRI 2-27]

Jumlah Produk yang Ditarik Kembali [OJK F.29]

KAI senantiasa memastikan seluruh produk dan jasa perkeretaapian terjamin keamanan dan kelancarannya. Upaya tersebut berdampak dengan tidak terdapatnya produk atau jasa KAI yang ditarik kembali selama tahun 2024. Sepanjang tahun 2024 pada prasarana, terdapat kondisi rel terpasang yang rusak dan perlu diganti. Volume total penggantian rel existing pada tahun 2024 mencapai 473.950 meter. Penggantian ini dilakukan karena kondisi rel mengalami *defect*, aus, korosi, serta untuk mengakomodasi peningkatan jumlah kereta yang lebih tinggi. Sementara pada sisi sarana, terdapat gangguan operasional yang menyebabkan penarikan kembali sebanyak 102 kali pada lokomotif, dengan penyebab dominan adalah gangguan Traksi Motor (TM) dan *Fuel Transfer Pump* (FTP). Selain itu, gangguan operasional pada prasarana terjadi sebanyak 235 kali, dengan penyebab dominan adalah gangguan rel

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

Implementasi teknologi informasi digital dapat menciptakan efisiensi operasional dan kenyamanan pelanggan. Namun di sisi lain, teknologi digital memiliki banyak kerentanan, terutama dalam terkait keamanan siber, kerentanan perangkat lunak, dan risiko data pribadi. Hal ini menjadi perhatian utama KAI dalam menjaga keamanan dan kerahasiaan data atau informasi pribadi pelanggan.

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

To guarantee that KAI's operations proceed in line with applicable laws and regulations, KAI periodically 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 2024. [GRI 2-27]

Number of Products Recalled [OJK F.29]

KAI consistently strives to ensure the safety and reliability of all railway products and services. These efforts resulted in no KAI products or services being recalled during 2024. Throughout 2024 on the infrastructure, there were installed rail conditions that were damaged and needed to be replaced. The total volume of existing rail replacement in 2024 reached 473,950 meters. The replacement was necessary due to defects, wear, corrosion, and to accommodate the increased number of trains. Meanwhile, on the equipment side, 102 operational disruptions led to locomotive recalls, primarily due to issues with the Traction Motor (TM) and Fuel Transfer Pump (FTP). Additionally, there were 235 operational disruptions to infrastructure mainly due to railway disruption.

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

The implementation of digital information technology can enhance operational efficiency and customer convenience. However, on the other hand, digital technology has many vulnerabilities, namely related to cybersecurity, software vulnerabilities, and personal data risks, making it KAI's main concern to maintain the security and confidentiality of customer data or personal information.

KAI menerapkan komitmen untuk menjaga kerahasiaan data pribadi masing-masing pelanggan secara ketat, antara lain melalui penggunaan Access by KAI. Kebijakan terkait kerahasiaan data pelanggan yang diterapkan oleh KAI telah disosialisasikan melalui artikel “Kebijakan Privasi” yang tersedia pada Access by KAI.

KAI juga mengimplementasikan teknologi digital *Face Recognition Boarding Gate* pada saat pelanggan melakukan *boarding pass*. Teknologi ini dilengkapi kamera untuk mengidentifikasi dan memvalidasi identitas penumpang melalui wajah yang datanya sudah diintegrasikan dengan data tiket kereta. Melalui implementasi inovasi ini, pelanggan KA Jarak Jauh tidak perlu repot lagi menunjukkan berbagai dokumen pribadi seperti *boarding pass* fisik, *e-boarding pass*, ataupun KTP.

Registrasi *Face Recognition* dapat dilakukan melalui Access by KAI maupun di stasiun. Registrasi di stasiun dapat dilakukan pada mesin *Check-in Counter* (CIC) atau melalui petugas layanan khusus di stasiun. Bagi penumpang yang menghendaki *boarding* dengan *Face Recognition* akan terlebih dahulu diminta persetujuan pada proses pendaftarannya, baik pendaftaran di Access by KAI ataupun di stasiun.

Untuk memastikan keamanan informasi pelanggan, KAI mengimplementasikan Sistem Manajemen Keamanan Informasi berstandar internasional ISO 27001 tentang Standardisasi Manajemen Keamanan Informasi. Data penting pelanggan seperti nama, Nomor Induk Kependudukan (NIK), dan foto wajah akan disimpan pada infrastruktur KAI dan hanya dipergunakan untuk proses *Face Recognition Boarding Gate* secara digital. Data privasi pelanggan akan disimpan dalam waktu 1 tahun dan dihapus oleh sistem setelahnya. KAI juga memberikan hak kepada pelanggan yang ingin mengajukan penghapusan data dirinya sewaktu-waktu melalui Access by KAI atau dengan mengajukan penghapusan data kepada petugas Customer Service di stasiun.

Komitmen KAI menjaga kerahasiaan pelanggan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 27 tahun 2022 tentang Pelindungan Data Pribadi. Komitmen tersebut juga merupakan bentuk 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

KAI implements the commitment to heavily maintain the confidentiality of each customer's personal data, including through the use of the Access by KAI application. The policy related to customer data confidentiality which is implemented by KAI has been communicated through the “Privacy Policy” article available on the Access by KAI application.

KAI also implements the Face Recognition Boarding Gate technology for customers during the boarding process. This technology is equipped with cameras to identify and validate passenger identities through facial recognition, with data integrated with the train ticket information. Through the implementation of this innovation, Long-Distance Train passengers do not 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 Access by KAI application 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. Passengers who wish to board with Face Recognition will first be asked for approval during the registration process, either by registering on the Access by KAI application or at the station.

To ensure customer information security, KAI implements 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 Access by KAI app or by contacting Customer Service at the station.

KAI's commitment to maintaining customer data confidentiality aligns with Law No. 27 of 2022 on Personal Data Protection, and such commitment is also a form of government regulation fulfillment that electronic system operators for public services to implement information security management systems as stated in Government Regulation of the Republic of Indonesia No. 71 of 2019

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.

Untuk memperkuat implementasi kebijakan menjaga kerahasiaan pelanggan, KAI memiliki kebijakan internal 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 dan Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KK.303/IV/1/KA-2025 tentang Penerapan Pelindungan Data Pribadi.

Di samping memiliki kebijakan internal, KAI di tahun 2024 juga melakukan *Information Technology Maturity and Capability Assessment* berdasarkan *Control Objectives for Information and Related Technology* (COBIT) 2019 dengan nilai 3,76 dari 5 untuk 33 GAMO. KAI telah menerapkan *cyber security tools* terbaik dan memiliki *IT Security Operation Center* yang dapat mengidentifikasi dan menangani ancaman keamanan siber secepat mungkin sebelum kerusakan signifikan terjadi. Untuk memperkuat upaya pencegahan insiden siber, KAI membentuk Tim Tanggap Insiden Siber yang sudah terintegrasi dengan BSSN melalui Keputusan Direksi SK.U.KO.101/VII/3/KA-2023. Perseroan secara rutin melakukan pemantauan ketat terkait keamanan informasi yang meliputi aspek *confidentiality*, *integrity*, dan *availability*. Sampai dengan 31 Desember 2024, KAI tidak menerima pengaduan pelanggaran privasi pelanggan.

Pengukuran Standar Layanan Penyediaan Produk/Jasa dan Publikasi Hasilnya

KAI berkomitmen memprioritaskan keselamatan dan kenyamanan pelanggan pada seluruh layanan yang ditawarkan. Sebagai wujud nyata dari komitmen tersebut, KAI memahami pentingnya sosialisasi standar layanan kepada pelanggan agar pemenuhan standar pelayanan dapat terlaksana secara efektif. Secara rutin KAI memantau dan mengevaluasi standar layanan bagi pelanggan untuk menjamin keamanan dan keandalan layanan.

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.

To strengthen the implementation of customer confidentiality policies, KAI has an internal policy regulating the maintenance of customer data confidentiality, as outlined in the Data Governance guidelines based on the Board of Directors Regulation No. PER.K/KL.104/VIII/1/KA-2022 on Data Governance, overseen by the Finance and Risk Management Director and the Regulation of the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Number PER.U/KK.303/IV/1/KA-2025 concerning the Implementation of Personal Data Protection.

In addition to having an internal policy, in 2024, KAI conducted an Information Technology Maturity and Capability Assessment according to Control Objectives for Information and Related Technology (COBIT) 2019, scoring 3.76 for 33 GAMOs. 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 Board of Directors 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, 2024, KAI did not receive any complaints related to customer privacy violations.

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

KAI is committed to prioritizing customer safety and comfort in each service provided. As a real manifestation of this commitment, KAI understands the importance of disseminating service standards to customers to ensure effective implementation. Periodically, KAI reviews service standards for customers as a continuous effort to ensure service safety and reliability.

Selain itu, KAI juga mempublikasikan standar layanan yang diterapkan bagi pelanggan yang disampaikan melalui berbagai media, antara lain website kai.id, sosial media, laporan tahunan dan kanal keterbukaan informasi publik. Dengan demikian, masyarakat dapat memperoleh informasi yang diperlukan, kecuali data yang sifatnya dikecualikan menurut undang-undang.

Pengukuran standar pelayanan angkutan penumpang, dilakukan berdasarkan dua 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 dua kali dalam setahun.

Standar layanan yang dibuat oleh KAI senantiasa memperhatikan seluruh lingkaran pelayanan yang dimiliki, misalnya dalam pelayanan angkutan penumpang, KAI memiliki standar layanan bahkan sebelum pelanggan memulai perjalanan atau pra perjalanan, selama perjalanan, sampai dengan purna perjalanan. KAI memiliki layanan yang dapat digunakan pelanggan sebelum perjalanan, seperti website kai.id dan Access by KAI yang memuat informasi dan prosedur perjalanan dengan kereta api. KAI juga mempunyai layanan *Contact Center 121* yang meliputi 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.

KAI juga memiliki layanan purna-perjalanan, yaitu *Lost and Found*. Layanan ini untuk membantu pelanggan yang kehilangan barang atau memiliki barang yang tertinggal di area stasiun atau kereta. Pelanggan dapat melaporkan kehilangan kepada petugas stasiun atau melalui *Contact Center KAI 121*.

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.

Moreover, KAI has 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 laws.

The passenger transport service standards at KAI are measured based on two main aspects, namely 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, and all these aspects are measured through a Customer Satisfaction Survey conducted twice a year.

Service standards created by KAI always consider 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. KAI has various services available to customers before starting their journey, including the availability of the website kai.id and the Access by KAI 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, and service processes at the station and on the train, to the point where customers arrive at their destination and leave the station area.

Additionally, KAI has post-journey services, namely *Lost and Found*. This service is to help customers who lose items or have items left behind in the station or train area. Customers can report the loss to station officers or through the *KAI 121 Contact Center*.

Additionally, KAI provides several other services, all of which have measurable service standards or *Service Level Agreements (SLAs)* that are regularly evaluated.



Survei Kepuasan Pelanggan [OJK F.30]

Untuk meningkatkan kualitas layanan dan menjaga kepercayaan pelanggan, KAI senantiasa melakukan evaluasi, yang dilakukan melalui riset pasar secara berkala setiap semester pada beberapa stasiun kereta di kota-kota besar Jawa dan Sumatra. Riset pasar dilaksanakan melalui wawancara langsung kepada responden, untuk menilai sejumlah aspek terkait kereta api dan stasiun. Pada riset tersebut, kami meminta penilaian layanan kereta api kepada masyarakat. Penilaian tersebut mencakup sejumlah aspek, yang meliputi aspek fisik dan non fisik di stasiun dan kereta api. Di stasiun aspek fisik meliputi fasilitas dan bangunan, aspek non fisik meliputi informasi dan keramahan petugas. Sementara itu di kereta api aspek fisik meliputi fasilitas dan sarana, aspek non fisik meliputi informasi dan keramahan petugas.

Atas dasar penilaian tersebut, pada semester II dan II tahun 2024 survei kepuasan pelanggan KAI berhasil mencapai skor *Customer Satisfaction Index* (CSI) masing-masing sebesar 4,51 dan 4,49 dari skala 1 (sangat tidak puas) sampai skala 5 (sangat puas). KAI juga melakukan evaluasi dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada pelanggan untuk periode selanjutnya. Hasil survei tersebut selanjutnya akan dijadikan dasar bagi KAI untuk menyusun prioritas perbaikan untuk periode berikutnya.

Customer Satisfaction Survey [OJK F.30]

To improve service quality and maintain customer trust, KAI consistently conducts evaluations, conducted through periodic market research every semester at several train stations in major cities in Java and Sumatra. Market research is conducted through direct interviews with respondents to assess several aspects related to trains and stations. In this research, we ask the public to evaluate train services. This assessment covers several aspects, including physical and non-physical aspects of the station and train. At the station, physical aspects include facilities and buildings, while non-physical aspects include information and staff friendliness. Meanwhile, on the train, physical aspects include facilities and infrastructure, and non-physical aspects include information and staff friendliness.

Based on this assessment, in the first and second semesters of 2024, KAI's customer satisfaction survey managed to achieve Customer Satisfaction Index (CSI) scores of 4.51 and 4.49, respectively, on a scale of 1 (very dissatisfied) to a scale of 5 (very satisfied). KAI also conducts an evaluation to improve customer service for the next period. The survey results will then be used as a basis for KAI to set improvement priorities for the next period.

Assurance Oleh Pihak Eksternal [OJK G.1] [GRI 2-5]

External Assurance [OJK G.1] [GRI 2-5]

Untuk memastikan kualitas dan keandalan informasi Laporan Keberlanjutan ini, KAI menunjuk PT Superintending Company of Indonesia (SUCOFINDO) sebagai pihak yang menyediakan jasa *independent assurance* untuk Laporan Keberlanjutan periode 1 Januari 2024–31 Desember 2024. Proses penunjukan pihak penyedia jasa *independent assurance* dilakukan melalui mekanisme tender dengan mempertimbangkan kredibilitas, pengalaman kerja, serta kapabilitas yang dimiliki. KAI tidak memiliki hubungan kerja lain dengan SUCOFINDO selain hubungan dan penugasan dalam proses pemeriksaan laporan ini.

To ensure the quality and reliability of information within the Sustainability Report, KAI appointed PT Superintending Company of Indonesia (SUCOFINDO) as a party providing independent assurance services for the Sustainability Report for the period of January 1, 2024–December 31, 2024. The process of appointing the independent assurance service provider is carried out through a tender mechanism by considering credibility, work experience, and capabilities. KAI does not have any other collaborations with SUCOFINDO other than the relationship and assignment in the process of examining this report.

Tanggapan Terhadap Umpan Balik Laporan Keberlanjutan Tahun Sebelumnya [OJK G.3]

Response to Feedback on the Previous Year's Sustainability Report [OJK G.3]

Kendati demikian, kami akan terus meningkatkan kualitas Laporan Keberlanjutan Perseroan agar dapat memenuhi kepentingan para pemangku kepentingan.

Nevertheless, we will continue to improve the quality of the Company's Sustainability Report in order to meet the interests of stakeholders.

Lembar Umpan Balik [OJK G.2]

Feedback Form [OJK G.2]

Terima kasih kepada Bapak/Ibu/Saudara yang telah berkenan membaca Laporan Keberlanjutan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2024. Untuk meningkatkan isi Laporan Keberlanjutan pada tahun-tahun mendatang, kami berharap Bapak/Ibu/Saudara bersedia untuk mengisi Lembar Umpan Balik ini dengan melingkari salah satu jawaban dan mengisi titik-titik yang tersedia, kemudian mengirimkannya kepada kami.

Laporan Keberlanjutan ini sudah memberikan informasi yang jelas mengenai kinerja ekonomi, sosial dan lingkungan yang dilakukan oleh Perseroan:

- ☐ Setuju / Agree
- ☐ Tidak Setuju / Disagree
- ☐ Tidak Tahu / Not Sure

Laporan Keberlanjutan ini sudah memberikan informasi yang jelas mengenai pemenuhan tanggung jawab sosial dan lingkungan Perseroan:

- ☐ Setuju / Agree
- ☐ Tidak Setuju / Disagree
- ☐ Tidak Tahu / Not Sure

Materi dan data dalam Laporan Keberlanjutan ini mudah dimengerti dan dipahami.

- ☐ Setuju / Agree
- ☐ Tidak Setuju / Disagree
- ☐ Tidak Tahu / Not Sure

Materi dan data dalam Laporan Keberlanjutan ini sudah cukup lengkap.

- ☐ Setuju / Agree
- ☐ Tidak Setuju / Disagree
- ☐ Tidak Tahu / Not Sure

Apakah desain, tata letak, grafis dan foto-foto dalam Laporan Keberlanjutan ini sudah bagus?

- ☐ Setuju / Agree
- ☐ Tidak Setuju / Disagree
- ☐ Tidak Tahu / Not Sure

Thank you for reading the 2024 Sustainability Report of PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2024. To improve the content of the Sustainability Report in the upcoming years, we would like to ask you to fill out this Feedback Form by circling one of the answers and writing in the available space and return the form to us.

This Sustainability Report has provided clear information regarding the economic, social and environmental performance carried out by the Company:

This Sustainability Report has provided clear information regarding the fulfillment of the Company's social and environmental responsibilities:

The material and data in this Sustainability Report are easy to understand.

The material and data in this Sustainability Report are sufficiently comprehensive.

Are the designs, layout, graphics and photos in this Sustainability Report good?

Lembar Umpan Balik Feedback Form

Informasi apa yang paling bermanfaat dari Laporan Keberlanjutan ini?

.....

Informasi apa yang dinilai kurang bermanfaat dari Laporan Keberlanjutan ini?

.....

Informasi apa yang dinilai masih kurang dari Laporan Keberlanjutan ini dan perlu ditambahkan pada Laporan Keberlanjutan mendatang?

.....

Identitas Pengirim:

Nama :

Email :

Identifikasi menurut kategori pemangku kepentingan :

- Pelanggan
- Pemegang saham
- Pekerja & Serikat Pekerja
- Pemerintah dan Regulator
- Kreditur
- Masyarakat Lokal di Lingkungan Operasional Perusahaan
- Kontraktor & Mitra Kerja
- Media Massa & LSM
- Lain-lain, sebutkan.....

What is the most useful information from this Sustainability Report?

.....

What information is considered lacking in this Sustainability Report?

.....

What information is considered lacking in this Sustainability Report and needs to be added to the next Sustainability Report?

.....

Sender Identity:

Name :

Email :

Identification by stakeholder category:

- Customer
- Shareholders
- Employees & Employees Union
- Government and Regulators
- Creditor
- Local Communities in the Company's Operational Environment
- Contractors & Partners
- Mass Media & NGOs
- Others, please specify.....

Mohon formulir ini dikirimkan kembali ke:/ Please send this form back 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

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

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

Indeks Referensi SEOJK NO.16/SEOJK.04/2021 Tentang Bentuk dan Isi Laporan Tahunan atau Perusahaan Publik

iSEOJK Reference Index No.16/SEOJK.04/2021 on The Form and Content of Annual Reports of Public Companies

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
I. BENTUK LAPORAN TAHUNAN / THE FORM OF ANNUAL REPORT		
A.	Laporan Tahunan disajikan dalam bentuk dokumen cetak dan dokumen elektronik.	✓
B.	Laporan Tahunan yang disajikan dalam bentuk dokumen cetak, dicetak pada kertas yang berwarna terang, berkualitas baik, berukuran A4, dijilid, dan dapat diperbanyak dengan kualitas yang baik.	✓
C.	Laporan Tahunan dapat menyajikan informasi berupa gambar, grafik, tabel, dan/atau diagram dengan mencantumkan judul dan/atau keterangan yang jelas, sehingga mudah dibaca dan dipahami.	✓
D.	Laporan Tahunan yang disajikan dalam bentuk dokumen elektronik merupakan Laporan Tahunan yang dikonversi dalam Portable Document Format (PDF).	✓
II. ISI LAPORAN TAHUNAN / THE CONTENT OF ANNUAL REPORT		
A.	Laporan Tahunan paling sedikit memuat: 1. Ikhtisar Data Keuangan Penting; 2. Informasi Saham (jika ada); 3. Laporan Direksi; 4. Laporan Dewan Komisaris; 5. Profil Emiten atau Perusahaan Publik; 6. Analisis dan Pembahasan Manajemen; 7. Tata Kelola Emiten atau Perusahaan Publik; 8. Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Emiten atau Perusahaan Publik; 9. Laporan Keuangan Tahunan yang Telah Diaudit; dan 10. Surat Pernyataan Anggota Direksi dan Anggota Dewan Komisaris Tentang Tanggung Jawab atas Laporan Tahunan.	✓
III. URAIAN ISI LAPORAN TAHUNAN / THE DETAIL OF THE CONTENT OF ANNUAL REPORT		
A.	Ikhtisar Data Keuangan Penting	Key Financial Highlights
	Ikhtisar data keuangan penting memuat informasi keuangan yang disajikan dalam bentuk perbandingan selama 3 (tiga) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika Emiten atau Perusahaan Publik tersebut menjalankan kegiatan usahanya kurang dari 3 (tiga) tahun, paling sedikit memuat: 1. Pendapatan/penjualan; 2. Laba bruto; 3. Laba (rugi); 4. Jumlah laba (rugi) yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non-pengendali; 5. Total laba (rugi) komprehensif; 6. Jumlah laba (rugi) komprehensif yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk dan kepentingan non-pengendali; 7. Laba (rugi) per saham; 8. Jumlah aset; 9. Jumlah liabilitas; 10. Jumlah ekuitas; 11. Rasio laba (rugi) terhadap jumlah aset; 12. Rasio laba (rugi) terhadap ekuitas; 13. Rasio laba (rugi) terhadap pendapatan/penjualan; 14. Rasio lancar; 15. Rasio liabilitas terhadap ekuitas; 16. Rasio liabilitas terhadap jumlah aset; dan 17. Informasi dan rasio keuangan lainnya yang relevan.	Financial highlights shall be presented in comparison between 3 (three) fiscal years or since the business started if the Issuer or Public Company starts its business less than 3 (three) years, at least include: 1. Net sales; 2. Gross profit; 3. Profit (loss); 4. Total profit (loss) attributable to owners of parent entity and non-controlling interest; 5. Total comprehensive profit (loss); 6. Total comprehensive profit (loss) attributable to owners of parent entity and non-controlling interest; 7. Earnings per share; 8. Total assets; 9. Total liabilities; 10. Total equity; 11. Return on assets; 12. Return on equity; 13. Return on net sales; 14. Current ratio; 15. Liabilities to equity ratio; 16. Liabilities to assets ratio, and 17. Other relevant information and financial ratio.
		27

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
B.	Informasi Saham	Share Information
	Informasi saham bagi Perusahaan Terbuka paling sedikit memuat:	Share information of Public Company shall at least include:
1.	Saham yang telah diterbitkan untuk setiap masa triwulan yang disajikan dalam bentuk perbandingan selama 2 (dua) tahun buku terakhir, paling sedikit memuat: a. Jumlah saham yang beredar; b. Kapitalisasi pasar berdasarkan harga pada bursa efek tempat saham dicatatkan; c. Harga saham tertinggi, terendah, dan penutupan berdasarkan harga pada bursa efek tempat saham dicatatkan; d. Volume perdagangan pada bursa efek tempat saham dicatatkan. Informasi dalam huruf b), huruf c) dan huruf d) hanya diungkapkan jika sahamnya tercatat di bursa efek;	The issued shares shall be reported every quarter in a form of a comparison of the last two fiscal years that shall include: a. number of issued shares; b. market capitalization based on the price on the stock exchange where the shares are listed; c. highest, lowest, and closing price based on the price on the stock exchange where the share is listed; d. trading volume based on the stock exchange where the share is listed. Information point b), c) and d) is only disclosed if the shares are listed on the stock exchange;
2.	Dalam hal terjadi aksi korporasi yang menyebabkan terjadinya perubahan pada saham, seperti pemecahan saham, penggabungan saham, dividen saham, saham bonus, perubahan nilai nominal saham, penerbitan efek konversi, serta penambahan dan pengurangan modal, informasi saham sebagaimana dimaksud pada angka 1) ditambahkan penjelasan paling sedikit mengenai: a. Tanggal pelaksanaan aksi korporasi; b. Rasio pemecahan saham, penggabungan saham, dividen saham, saham bonus, jumlah efek konversi yang diterbitkan, dan perubahan nilai nominal saham; c. Jumlah saham beredar sebelum dan sesudah aksi korporasi; d. Jumlah efek konversi yang dilaksanakan (jika ada); dan e. Harga saham sebelum dan sesudah aksi korporasi.	In regards to corporate action that causes changes in shares, such as stock split, reverse stock, dividends, bonus shares, changes in nominal value of shares, issuance of conversion bonds, as well as capital additions and subtraction, share highlights as stated in poin 1) shall be added some explanation at least about: a. Corporate action dates; b. Ratio of stock split, reverse stock, dividends, bonus share, total convention bonds issued, and changes in nominal value of shares; c. Total number of issued shares before and after the corporate action; d. Total convention bonds issued (if any); and e. Share price before and after the corporate action.
3.	Dalam hal terjadi penghentian sementara perdagangan saham dan/atau pembatalan pencatatan saham dalam tahun buku, dijelaskan alasan penghentian sementara perdagangan saham dan/atau pembatalan pencatatan saham tersebut; dan	In the event of a share suspension or delisting during fiscal year, provide the explanation for the share suspension and or delisting; and
4.	Dalam hal penghentian sementara perdagangan saham sebagaimana dimaksud pada poin 3) dan/atau proses pembatalan pencatatan saham masih berlangsung hingga akhir periode Laporan Tahunan, dijelaskan tindakan yang dilakukan untuk menyelesaikan penghentian sementara perdagangan saham dan/atau pembatalan pencatatan saham tersebut.	In the event of a shares suspension and or the shares delisting as stated in point 3) are still going on until the end of the period of the Annual Report, provide explanation of actions taken to settle the shares suspension and or delisting.
C.	Laporan Dewan Komisaris	The Board of Directors' Report
1.	Penilaian terhadap kinerja Direksi mengenai pengelolaan Emiten atau Perusahaan Publik, termasuk pengawasan Dewan Komisaris dalam perumusan dan implementasi strategi Emiten atau Perusahaan Publik yang dilakukan oleh Direksi;	The evaluation of the Board of Directors' performance in managing the Issuer or Public Company, as well as the Board of Commissioners' supervision during the formulation and implementation of the Issuer's or Public Company's strategies by the Board of Directors;
2.	Pandangan atas prospek usaha Emiten atau Perusahaan Publik yang disusun oleh Direksi; dan	The view on the business outlook of the Issuer or Public Company prepared by the Board of Directors; and
3.	Pandangan atas penerapan tata kelola Emiten atau Perusahaan Publik.	The view on the corporate governance implementation of the Issuer or Public Company.
D.	Laporan Direksi	The Board of Directors' Report
	Laporan Direksi paling sedikit memuat uraian singkat mengenai:	The Board of Directors' report shall at least include:
1.	kinerja Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: a. Strategi dan kebijakan strategis Emiten atau Perusahaan Publik; b. Peranan Direksi dalam perumusan strategi dan kebijakan strategis Emiten atau Perusahaan Publik; c. Proses yang dilakukan Direksi untuk memastikan implementasi strategi Emiten atau Perusahaan Publik; d. Perbandingan antara hasil yang dicapai dengan yang ditargetkan Emiten atau Perusahaan Publik; dan e. Kendala yang dihadapi Emiten atau Perusahaan Publik;	The performance of the Issuer or Public Company, at least including: a. Strategies and policies of the Issuer or Public Company; b. Role of the Board of Directors in formulating the Issuer's or Public Company's strategies and strategic policies; c. Process carried out by the Board of Directors to ensure the implementation of the Issuer's or Public Company's strategies; d. Comparison between achievement and target of the Issuer or Public Company; and e. Challenges faced by the Issuer or Public Company;

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
2.	Gambaran tentang prospek usaha Emiten atau Perusahaan Publik; dan	The overview of business outlook of the Issuer or Public Company; and 67-69
3.	Penerapan tata kelola Emiten atau Perusahaan Publik.	The corporate governance implementation of the Issuer or Public Company. 69-73
E.	Profil Emiten atau Perusahaan Publik	Profile of the Issuer or Public Company
	Profil Emiten atau Perusahaan Publik paling sedikit memuat informasi:	The profile of the Issuer or Public Company shall at least include:
1.	Nama Emiten atau Perusahaan Publik termasuk apabila terdapat perubahan nama, alasan perubahan, dan tanggal efektif perubahan nama pada tahun buku;	Name of the Issuer or Public Company including if there were change of name, reason of the change and the effective date of the name change in fiscal year; 100
2.	Akses terhadap Emiten atau Perusahaan Publik termasuk kantor cabang atau kantor perwakilan yang memungkinkan masyarakat dapat memperoleh informasi mengenai Emiten atau Perusahaan Publik, meliputi: a. Alamat; b. Nomor telepon; c. Alamat surat elektronik; dan d. Alamat situs web.	The access to the Issuer or Public Company, including branch or representative office that allow public to obtain information about the Issuer or Public Company, including: a. Address; b. Phone number; c. Email address; and d. Website link. 100
3.	Riwayat singkat Emiten atau Perusahaan Publik;	Brief history of the Issuer or Public Company; 104-105
4.	Visi dan misi Emiten atau Perusahaan Publik serta budaya perusahaan atau nilai-nilai perusahaan;	Vision and mission of the Issuer or Public Company as well as corporate culture or corporate values; 106-107
5.	Kegiatan usaha menurut anggaran dasar terakhir, kegiatan usaha yang dijalankan pada tahun buku, serta jenis barang dan/atau jasa yang dihasilkan;	Line of business in accordance with the latest article of association, operating business activities in the financial year, as well as generated products and offered services; 108-115
6.	Wilayah operasional Emiten atau Perusahaan Publik; wilayah operasional merupakan wilayah atau daerah pelaksanaan kegiatan operasional atau jangkauan dari kegiatan operasional perusahaan;	The operational area of the Issuer or Public Company; the intended operational area is the area where operational activities are held or within the range of the company's operational activities; 116-117
7.	Struktur organisasi Emiten atau Perusahaan Publik dalam bentuk bagan, paling sedikit sampai dengan struktur 1(satu) tingkat di bawah Direksi termasuk komite di bawah Direksi (jika ada) dan komite di bawah Dewan Komisaris, disertai dengan nama dan jabatan;	The organization structure of the Issuer or Public Company as seen in a chart, at least to one level below the Board of Directors including committee under the Board of Directors (if any) and committee under the Board of Commissioners along with names and positions; 124-125
8.	Daftar keanggotaan asosiasi industri baik dalam skala nasional maupun internasional yang berkaitan dengan penerapan keuangan berkelanjutan;	List of membership in industrial associations in national or international scale which related with the implementation of sustainable finance; 122
9.	Profil Direksi, paling sedikit memuat: a. Nama dan jabatan yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawab; b. Foto terbaru; c. Usia; d. Kewarganegaraan; e. Riwayat pendidikan dan/atau sertifikasi; f. Riwayat jabatan, meliputi informasi: • Dasar hukum pengangkatan sebagai anggota Direksi pada Emiten atau Perusahaan Publik yang bersangkutan; • Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, dan/ atau anggota komite serta jabatan lainnya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik. Dalam hal anggota Direksi tidak memiliki rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; dan • Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; g. Hubungan afiliasi dengan anggota Direksi lainnya, anggota Dewan Komisaris, pemegang saham utama, dan pengendali baik langsung maupun tidak langsung sampai kepada pemilik individu, meliputi nama pihak yang terafiliasi. Dalam hal anggota Direksi tidak memiliki hubungan afiliasi, maka Emiten atau Perusahaan Publik mengungkapkan hal tersebut; dan h. Perubahan komposisi anggota Direksi dan alasan perubahannya. Dalam hal tidak terdapat perubahan komposisi anggota Direksi, maka diungkapkan mengenai hal tersebut.	The Board of Directors profile, which shall at least include: a. Name and position in accordance with the duties and responsibilities; b. Latest photograph; c. Age; d. Nationality; e. Educational background and/or certification; f. Work experience, covering this following information: • The legal basis of appointment as the member of the board of directors of the issuer or public company; • Concurrent position, as a member of the board of directors, member of the board of commissioners, or member of committee and other position inside or outside the issuer or public company. Please disclose if the member of the board of directors doesn't have concurrent position. • Working experience with the time period both in and outside the issuer or public company. g. Affiliated relationship with other member of the Board of Directors, member of the Board of Commissioners, main shareholders, and controlling either directly or indirectly to the individual owner, the information shall be included the name of the affiliated parties. The Company have also to disclose the information if the member of the Board of Directors doesn't have affiliated relationship. h. The change in the composition of the Board of Directors and the reason of the change. If there were no change in the composition of the Board of Directors, a disclosure of this information is needed. 126-136

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
10.	Profil Dewan Komisaris, paling sedikit memuat: - Nama dan jabatan yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawab; - Foto terbaru; - Usia; - Kewarganegaraan; - Riwayat pendidikan dan/atau sertifikasi; - Riwayat jabatan, meliputi informasi: - Dasar hukum pengangkatan sebagai anggota Dewan Komisaris pada Emiten atau Perusahaan Publik yang bersangkutan; - Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, dan/ atau anggota komite serta jabatan lainnya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik. Dalam hal anggota Direksi tidak memiliki rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; dan - Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; - Hubungan afiliasi dengan anggota Direksi lainnya, anggota Dewan Komisaris, pemegang saham utama, dan pengendali baik langsung maupun tidak langsung sampai kepada pemilik individu, meliputi nama pihak yang terafiliasi. Dalam hal anggota Direksi tidak memiliki hubungan afiliasi, maka Emiten atau Perusahaan Publik mengungkapkan hal tersebut; dan - Perubahan komposisi anggota Dewan Komisaris dan alasan perubahannya. Dalam hal tidak terdapat perubahan komposisi anggota Dewan Komisaris, maka diungkapkan mengenai hal tersebut.	137-150
11.	Dalam hal terdapat perubahan susunan anggota Direksi dan/ atau anggota Dewan Komisaris yang terjadi setelah tahun buku berakhir sampai dengan batas waktu penyampaian Laporan Tahunan, susunan yang dicantumkan dalam Laporan Tahunan adalah susunan anggota Direksi dan/atau anggota Dewan Komisaris yang terakhir dan sebelumnya;	136-137, 149
12.	Jumlah karyawan menurut jenis kelamin, jabatan, usia, tingkat pendidikan, dan status ketenagakerjaan (tetap/ kontrak) dalam tahun buku. Pengungkapan informasi dapat disajikan dalam bentuk tabel.	118-121
13.	Nama pemegang saham dan persentase kepemilikan pada awal dan akhir tahun buku, yang terdiri dari informasi mengenai: - Pemegang saham yang memiliki 5% (lima persen) atau lebih saham Emiten atau Perusahaan Publik; - Anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris yang memiliki saham Emiten atau Perusahaan Publik. Dalam hal seluruh anggota Direksi dan/ atau seluruh anggota Dewan Komisaris tidak memiliki saham, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; dan - Kelompok pemegang saham masyarakat, yaitu kelompok pemegang saham yang masing-masing memiliki kurang dari 5% (lima persen) saham Emiten atau Perusahaan Publik; - Informasi di atas dapat disajikan dalam bentuk tabel.	151-152
14.	Persentase kepemilikan tidak langsung atas saham Emiten atau Perusahaan Publik oleh anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris pada awal dan akhir tahun buku, termasuk informasi mengenai pemegang saham yang terdaftar dalam daftar pemegang saham untuk kepentingan kepemilikan tidak langsung anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris; Dalam hal seluruh anggota Direksi dan/atau seluruh anggota Dewan Komisaris tidak memiliki kepemilikan tidak langsung atas saham Emiten atau Perusahaan Publik, maka diungkapkan mengenai hal tersebut.	152

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
15.	jumlah pemegang saham dan persentase kepemilikan per akhir tahun buku berdasarkan klasifikasi: a. Kepemilikan institusi lokal; b. Kepemilikan institusi asing; c. Kepemilikan individu lokal; dan d. Kepemilikan individu asing;	151
16.	Informasi mengenai pemegang saham utama dan pengendali Emiten atau Perusahaan Publik, baik langsung maupun tidak langsung, sampai kepada pemilik individu, yang disajikan dalam bentuk skema atau bagan;	152
17.	Nama entitas anak, perusahaan asosiasi, perusahaan ventura bersama di mana Emiten atau Perusahaan Publik memiliki pengendalian bersama entitas (jika ada), beserta persentase kepemilikan saham, bidang usaha, total aset, dan status operasi entitas anak, perusahaan asosiasi, perusahaan ventura bersama. Untuk entitas anak, ditambahkan informasi mengenai alamat entitas anak tersebut.	153
18.	Kronologis pencatatan saham, jumlah saham, nilai nominal, dan harga penawaran dari awal pencatatan hingga akhir tahun buku serta nama bursa efek di mana saham Emiten atau Perusahaan Publik dicatatkan, termasuk pemecahan saham, penggabungan saham, dividen saham, saham bonus, dan perubahan nilai nominal saham, pelaksanaan efek konversi, pelaksanaan penambahan dan pengurangan modal (jika ada);	155-159
19.	Informasi pencatatan efek lainnya selain efek sebagaimana dimaksud pada poin 18, yang belum jatuh tempo pada tahun buku paling sedikit memuat nama efek, tahun penerbitan, tingkat suku bunga/ imbal hasil, tanggal jatuh tempo, nilai penawaran, dan peringkat efek (jika ada);	160
20.	Informasi penggunaan jasa Akuntan Publik dan Kantor Akuntan Publik beserta jaringan/asosiasi/ aliansinya meliputi: a. Nama dan alamat; b. Periode penugasan; c. Informasi jasa audit dan/atau non-audit yang diberikan; d. Biaya jasa audit dan/atau non-audit untuk masing-masing penugasan yang diberikan selama tahun buku; dan e. Dalam hal akuntan publik dan kantor akuntan publik beserta jaringan/asosiasi/aliannya, yang ditunjuk tidak memberikan jasa non-audit, maka diungkapkan mengenai informasi tersebut; dan f. Pengungkapan informasi penggunaan jasa akuntan publik dan kantor akuntan publik beserta jaringan/ asosiasi/aliannya dapat disajikan dalam bentuk tabel.	160
21.	Nama dan alamat lembaga dan/atau profesi penunjang pasar modal selain Akuntan Publik dan Kantor Akuntan Publik.	161
F.	Analisis dan Pembahasan Manajemen	Management Analysis and Discussion
	Analisis dan pembahasan manajemen memuat analisis dan pembahasan mengenai laporan keuangan dan informasi penting lainnya dengan penekanan pada perubahan material yang terjadi dalam tahun buku, yaitu paling sedikit memuat:	Management analysis and discussion shall include the analysis and discussion about financial report and other important information with an emphasis on material changes during the fiscal year, that include:
1.	Tinjauan operasi per segmen usaha sesuai dengan jenis industri Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit mengenai: a. Produksi, yang meliputi proses, kapasitas, dan perkembangannya; b. Pendapatan/penjualan; dan c. Profitabilitas.	Operational review per business segment according to the type of industry of the Company, include: a. Production which include process, capacity and its development; b. Revenue/sales; and c. Profitability.

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
2.	Kinerja keuangan komprehensif yang mencakup perbandingan kinerja keuangan dalam 2 (dua) tahun buku terakhir, penjelasan tentang penyebab adanya perubahan dan dampak perubahan tersebut, paling sedikit mengenai: a. Aset lancar, aset tidak lancar, dan total aset; b. Liabilitas jangka pendek, liabilitas jangka panjang, dan total liabilitas; c. Ekuitas; d. Pendapatan/penjualan, beban, laba (rugi), penghasilan komprehensif lain, dan total laba (rugi) komprehensif; dan e. Arus kas.	199-227
3.	Kemampuan membayar utang atau kewajiban dengan menyajikan perhitungan rasio yang relevan;	227-228
4.	Tingkat kolektibilitas piutang Emiten atau Perusahaan Publik dengan menyajikan perhitungan rasio yang relevan;	229
5.	Struktur modal dan kebijakan manajemen atas struktur modal tersebut disertai dasar penentuan kebijakan dimaksud;	230-233
6.	Bahasan mengenai ikatan yang material untuk investasi barang modal dengan penjelasan paling sedikit memuat: a. Tujuan dari ikatan tersebut; b. Sumber dana yang diharapkan untuk memenuhi ikatan tersebut; c. Mata uang yang menjadi denominasi; dan d. Langkah yang direncanakan emiten atau perusahaan publik untuk melindungi risiko dari posisi mata uang asing yang terkait	232-233
7.	Bahasan mengenai investasi barang modal yang direalisasikan dalam tahun buku terakhir, paling sedikit memuat: a. Jenis investasi barang modal; b. Tujuan investasi barang modal; dan c. Nilai investasi barang modal yang dikeluarkan.	233
8.	Informasi dan fakta material yang terjadi setelah tanggal laporan akuntan (jika ada);	234-235
9.	Prospek usaha dari Emiten atau Perusahaan Publik dikaitkan dengan kondisi industri, ekonomi secara umum dan pasar internasional disertai data pendukung kuantitatif dari sumber data yang layak dipercaya.	249-254
10.	Perbandingan antara target/proyeksi pada awal tahun buku dengan hasil yang dicapai (realisasi), mengenai: a. Pendapatan/penjualan; b. Laba (rugi); c. Struktur modal; atau d. Hal lainnya yang dianggap penting bagi emiten atau perusahaan publik;	254-256
11.	Target/proyeksi yang ingin dicapai Emiten atau Perusahaan Publik untuk 1(satu) tahun mendatang, mengenai: a. Pendapatan/penjualan; b. Laba (rugi); c. Struktur modal; d. Kebijakan dividen; atau e. Hal lainnya yang dianggap penting bagi Emiten atau Perusahaan Publik.	254-256
12.	Aspek pemasaran atas barang dan/atau jasa Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit mengenai strategi pemasaran dan pangsa pasar;	197

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
13.	Uraian mengenai dividen selama 2 (dua) tahun buku terakhir, paling sedikit: - Kebijakan dividen, antara lain memuat informasi persentase jumlah dividen yang dibagikan terhadap laba bersih; - Tanggal pembayaran dividen kas dan/atau tanggal distribusi dividen non-kas; - Jumlah dividen per saham (kas dan/atau non-kas); dan - Jumlah dividen per tahun yang dibayar; Pengungkapan informasi dapat disajikan dalam bentuk tabel. Dalam hal emiten atau perusahaan publik tidak membagikan dividen dalam 2 (dua) tahun terakhir, maka diungkapkan mengenai hal tersebut.	237
14.	Realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum, dengan ketentuan: - Dalam hal selama tahun buku, emiten memiliki kewajiban menyampaikan laporan realisasi penggunaan dana, maka diungkapkan realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum secara kumulatif sampai dengan akhir tahun buku; dan - Dalam hal terdapat perubahan penggunaan dana sebagaimana diatur dalam peraturan otoritas jasa keuangan mengenai laporan realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum, maka emiten menjelaskan perubahan tersebut;	237-241
15.	Informasi material (jika ada), antara lain mengenai investasi, ekspansi, divestasi, penggabungan/ peleburan usaha, akuisisi, restrukturisasi utang/ modal, transaksi material, transaksi afiliasi, dan transaksi benturan kepentingan, yang terjadi pada tahun buku, paling sedikit memuat: - Tanggal, nilai, dan objek transaksi; - Nama pihak yang melakukan transaksi; - Sifat hubungan afiliasi (jika ada); - Penjelasan mengenai kewajaran transaksi; - Pemenuhan ketentuan terkait; dan - Dalam hal terdapat hubungan afiliasi, selain mengungkapkan informasi sebagaimana dimaksud dalam huruf a) sampai dengan huruf e), emiten atau perusahaan publik juga mengungkapkan informasi: - Pernyataan direksi bahwa transaksi afiliasi telah melalui prosedur yang memadai untuk memastikan bahwa transaksi afiliasi dilaksanakan sesuai dengan praktik bisnis yang berlaku umum antara lain dilakukan dengan memenuhi prinsip transaksi yang wajar (<i>arm's-length principle</i>); dan - Peran dewan komisaris dan komite audit dalam melakukan prosedur yang memadai untuk memastikan bahwa transaksi afiliasi dilaksanakan sesuai dengan praktik bisnis yang berlaku umum antara lain dilakukan dengan memenuhi prinsip transaksi yang wajar (<i>arm's-length principle</i>); - Untuk transaksi afiliasi atau transaksi material yang merupakan kegiatan usaha yang dijalankan dalam rangka menghasilkan pendapatan usaha dan dijalankan secara rutin, berulang, dan/atau berkelanjutan, ditambahkan penjelasan bahwa transaksi afiliasi atau transaksi material tersebut merupakan kegiatan usaha yang dijalankan dalam rangka menghasilkan pendapatan usaha dan dijalankan secara rutin, berulang, dan/atau berkelanjutan; dalam hal transaksi afiliasi atau transaksi material dimaksud telah diungkapkan dalam laporan keuangan tahunan, ditambahkan informasi mengenai rujukan pengungkapan dalam laporan keuangan tahunan tersebut. - Untuk pengungkapan transaksi afiliasi dan/ atau transaksi benturan kepentingan yang merupakan hasil pelaksanaan transaksi afiliasi dan/atau transaksi benturan kepentingan yang telah disetujui pemegang saham independen, ditambahkan informasi mengenai tanggal pelaksanaan rups yang menyetujui transaksi afiliasi dan/atau transaksi benturan kepentingan tersebut; dan - Dalam hal tidak terdapat transaksi afiliasi dan/ atau transaksi benturan kepentingan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut;	241-246

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page	
16.	Perubahan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap Emiten atau Perusahaan Publik dan dampaknya terhadap laporan keuangan (jika ada); dan	246-248	
17.	Perubahan kebijakan akuntansi, alasan dan dampaknya terhadap laporan keuangan (jika ada).	248-249	
G.	Tata Kelola Emiten atau Perusahaan Publik	Corporate Governance of the Issuer or Public Company	
	Tata kelola Emiten atau Perusahaan Publik paling sedikit memuat uraian singkat mengenai:	The corporate governance of the Issuer or Public Company shall at least include a brief description of:	
1.	Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), paling sedikit memuat: a. Informasi mengenai keputusan RUPS pada tahun buku dan 1(satu) tahun sebelum tahun buku meliputi: - Keputusan RUPS pada tahun buku dan 1(satu) tahun sebelum tahun buku yang direalisasikan pada tahun buku; dan - Keputusan RUPS pada tahun buku dan 1(satu) tahun sebelum tahun buku yang belum direalisasikan beserta alasan belum direalisasikan; b. Dalam hal Emiten atau Perusahaan Publik menggunakan pihak independen dalam pelaksanaan RUPS untuk melakukan perhitungan suara, maka diungkapkan mengenai hal tersebut	General Meeting of Shareholders (GMS), at least include: a. The information of the resolutions of the GMS in the fiscal year and 1(one) year prior the fiscal year include: - The resolution of the GMS in the fiscal year and 1(one) year prior the fiscal year that realized in the fiscal year; and - The resolution of the GMS in the fiscal year and one year prior of the fiscal year that has not been realized along with the reason. b. In the event that the Issuer or Public Company uses an independent party in the implementation of the GMS to calculate the votes, then this matter shall be disclosed.	267-275
2.	Direksi, paling sedikit memuat: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota Direksi; Informasi mengenai tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota Direksi diuraikan dan dapat disajikan dalam bentuk tabel. b. Pernyataan bahwa Direksi memiliki pedoman atau piagam (charter) Direksi; c. Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat Direksi, rapat Direksi bersama Dewan Komisaris, dan tingkat kehadiran anggota Direksi dalam rapat tersebut termasuk kehadiran dalam RUPS; informasi tingkat kehadiran anggota Direksi dalam rapat Direksi, rapat Direksi bersama Dewan Komisaris, atau RUPS dapat disajikan dalam bentuk tabel. d. Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Direksi: - Kebijakan pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Direksi, termasuk program orientasi bagi anggota Direksi yang baru diangkat (jika ada); dan - Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti anggota Direksi dalam tahun buku (jika ada); e. Penilaian Direksi terhadap kinerja komite yang mendukung pelaksanaan tugas Direksi pada tahun buku paling sedikit memuat: - Prosedur penilaian kinerja; dan - Kriteria yang digunakan seperti capaian kinerja selama tahun buku, kompetensi dan kehadiran dalam rapat; dan f. Dalam hal Emiten atau Perusahaan Publik tidak memiliki komite yang mendukung pelaksanaan tugas Direksi, maka diungkapkan mengenai hal tersebut.	The Board of Directors, include: a. The Board of Directors duties and responsibilities; the information about each duties and responsibilities of the Board of Directors shall be presented in tabular form. b. A statement that the Board of Directors has guidelines or Board of Directors' charter; c. The policies and implementation of the frequency of meetings of the Board of Directors, meetings of the Board of Directors with the Board of Commissioners, and the level of attendance of members of the Board of Directors in the meeting including attendance at the GMS; information on the level of attendance of members of the Board of Directors at the meeting of the Board of Directors, the meeting of the Board of Directors with the Board of Commissioners, or the GMS can be presented in tabular form. d. Training and/or competency improvement of members of the Board of Directors: - Policies for training and/or improving the competence of members of the Board of Directors, including an orientation program for newly appointed members of the Board of Directors (if any); and - Training and/or competency improvement attended by members of the Board of Directors in the financial year (if any); e. The evaluation of the Board of Directors on the performance of the committees that support the implementation of the duties of the Board of Directors in the fiscal year shall at least contain: - The performance evaluation procedure; - The criteria used, such as achievements, competency, attendance at meeting; and f. In the event that the Issuer or Public Company does not have a committee that supports the implementation of the duties of the Board of Directors, this matter shall be disclosed.	275-303

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
3.	Dewan Komisaris, paling sedikit memuat: - Tugas dan tanggung jawab Dewan Komisaris; - Pernyataan bahwa Dewan Komisaris memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) Dewan Komisaris; - Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat Dewan Komisaris, rapat Dewan Komisaris bersama Direksi dan tingkat kehadiran anggota Dewan Komisaris dalam rapat tersebut termasuk kehadiran dalam RUPS; Informasi tingkat kehadiran anggota Dewan Komisaris dalam rapat Dewan Komisaris, rapat Dewan Komisaris bersama Direksi, atau RUPS dapat disajikan dalam bentuk tabel. - Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Dewan Komisaris: - Kebijakan pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Dewan Komisaris, termasuk program orientasi bagi anggota Dewan Komisaris yang baru diangkat (jika ada); dan - Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti anggota Dewan Komisaris dalam tahun buku (jika ada); - Penilaian kinerja Direksi dan Dewan Komisaris serta masing-masing anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris, paling sedikit memuat: - Prosedur pelaksanaan penilaian kinerja; - Kriteria yang digunakan seperti capaian kinerja selama tahun buku, kompetensi dan kehadiran dalam rapat; dan - Pihak yang melakukan penilaian; dan - Penilaian Dewan Komisaris terhadap kinerja Komite yang mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris pada tahun buku meliputi: - Prosedur penilaian kinerja; dan - Kriteria yang digunakan seperti capaian kinerja selama tahun buku, kompetensi dan kehadiran dalam rapat.	The Board of Commissioners, shall include: - Duties and responsibilities of the Board of Commissioners; - A statement that the Board of Commissioners has guidelines or Board of Commissioners' charter; - Policies and implementation of the frequency of meetings of the Board of Commissioners, meetings of the Board of Commissioners with the Board of Directors and the level of attendance of members of the Board of Commissioners in these meetings including attendance at the GMS; Information on the level of attendance of members of the Board of Commissioners at the meeting of the Board of Commissioners, the meeting of the Board of Commissioners with the Board of Directors, or the GMS can be presented in tabular form. - Training and/or competency improvement of members of the Board of Commissioners: - Policies for training and/or improving the competence of members of the Board of Commissioners, including an orientation program for newly appointed members of the Board of Commissioners (if any); and - Training and/or competency improvement attended by members of the Board of Commissioners in the fiscal year (if any); - Performance appraisal of the Board of Directors and the Board of Commissioners as well as each member of the Board of Directors and the Board of Commissioners, at least containing: - Procedures for implementing performance appraisals; - The criteria used are performance achievements during the financial year, competence and attendance at meetings; and - The party conducting the assessment; and - The Board of Commissioners' assessment of the performance of the Committees that support the implementation of the duties of the Board of Commissioners in the financial year includes: - Performance appraisal procedures; and - The criteria used are performance achievements during the financial year, competence and attendance at meetings.
4.	Nominasi dan remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris, paling sedikit memuat: - Prosedur nominasi, meliputi uraian singkat mengenai kebijakan dan proses nominasi anggota Direksi dan/atau anggota Dewan Komisaris; dan - Prosedur dan pelaksanaan remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris, antara lain: - Prosedur penetapan remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris; - Struktur remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris seperti, gaji, tunjangan, tantiem/ bonus dan lainnya; dan - Besarnya remunerasi masing-masing anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris; Pengungkapan informasi dapat disajikan dalam bentuk tabel.	The nomination and remuneration of the Board of Directors and the Board of Commissioners shall at least contain: - The nomination procedure, including a brief description of the nomination policies and processes for members of the Board of Directors and/or members of the Board of Commissioners; and - Procedures and implementation of remuneration for the Board of Directors and the Board of Commissioners, among others: - Procedures for determining remuneration for the Board of Directors and the Board of Commissioners; - The remuneration structure of the Board of Directors and the Board of Commissioners such as salary, allowances, tantiem/bonus and others; and - The amount of remuneration for each member of the Board of Directors and member of the Board of Commissioners; Disclosure of information can be presented in tabular form.
5.	Dewan Pengawas Syariah, bagi Emiten atau Perusahaan Publik yang menjalankan kegiatan usaha berdasarkan prinsip syariah sebagaimana tertuang dalam anggaran dasar, paling sedikit memuat: - Nama; - Dasar hukum pengangkatan Dewan Pengawas Syariah; - Periode penugasan Dewan Pengawas Syariah; - Tugas dan tanggung jawab Dewan Pengawas Syariah; dan - Frekuensi dan cara pemberian nasihat dan saran serta pengawasan pemenuhan prinsip syariah di pasar modal terhadap Emiten atau Perusahaan Publik;	The Sharia Supervisory Board, for the Issuers or Public Company who carries out business activities based on sharia principles as stated in the articles of association, shall at least contain: - Name; - The legal basis of the appointment of the Sharia Supervisory Board; - The period of assignment of the Sharia Supervisory Board; - Duties and responsibilities of the Sharia Supervisory Board; and - The frequency and method of providing advice and suggestions as well as supervising the fulfilment of sharia principles in the capital market to the Issuer or Public Company;

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
6.	Komite Audit, paling sedikit memuat: - Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite; - Usia; - Kewarganegaraan; - Riwayat pendidikan; - Riwayat jabatan, meliputi informasi: - Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite; - Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/ atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada); dan - Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; - Periode dan masa jabatan anggota komite audit; - Pernyataan independensi komite audit; - Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada); - Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat komite audit dan tingkat kehadiran anggota komite audit dalam rapat tersebut; dan - Pelaksanaan kegiatan komite audit pada tahun buku sesuai dengan yang dicantumkan dalam pedoman atau piagam (<i>charter</i>) komite audit;	373-380
7.	Komite atau fungsi nominasi dan remunerasi Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: - Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite; - Usia; - Kewarganegaraan; - Riwayat pendidikan; - Riwayat jabatan, meliputi informasi: - Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite; - Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/ atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada); dan - Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; - Periode dan masa jabatan anggota komite; - Pernyataan independensi komite; - Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada); - Uraian tugas dan tanggung jawab; - Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>); - Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dan tingkat kehadiran anggota dalam rapat tersebut; - Uraian singkat pelaksanaan kegiatan pada tahun buku; dan - Dalam hal tidak dibentuk komite nominasi dan remunerasi, Emiten atau Perusahaan Publik cukup mengungkapkan informasi sebagaimana dimaksud dalam huruf i) sampai dengan huruf l) dan mengungkapkan: - Alasan tidak dibentuknya komite; dan - Pihak yang melaksanakan fungsi nominasi dan remunerasi;	381-389

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page	
8.	Komite lain yang dimiliki Emiten atau Perusahaan Publik dalam rangka mendukung fungsi dan tugas Direksi (jika ada) dan/atau komite yang mendukung fungsi dan tugas Dewan Komisaris, paling sedikit memuat: a. Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite; b. Usia; c. Kewarganegaraan; d. Riwayat pendidikan; e. Riwayat jabatan, meliputi informasi: • Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite; • Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/ atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada); dan • Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; f. Periode dan masa jabatan anggota komite; g. Pernyataan independensi komite; h. Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada); dan i. Uraian tugas dan tanggung jawab; j. Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) komite; k. Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat komite dan tingkat kehadiran anggota komite dalam rapat tersebut; dan l. Uraian singkat pelaksanaan kegiatan komite pada tahun buku.	Other committee of the Issuer or Public Company to support the role and function of the Board of Directors (if any) and/ or committees who support the function and duties of the Board of Commissioners, at least including: a. Name and positions in the committee; b. Age; c. Nationality; d. Educational background; e. Work experience, include: • Legal basis for appointment as committee member; • Concurrent positions, either as a member of the Board of Commissioners, member of the Board of Directors, and/or committee member and other positions (if any); and • Work experience and period of time both inside and outside the Issuer or Public Company; f. Period and term of office of the committee members; g. Statement of independence of the committee; h. Training and/or competency improvement that have been followed in the fiscal year (if any); i. Description of duties and responsibilities; j. A statement that it has a guideline or charter; k. Policies and implementation of the frequency of meetings and the level of attendance of members at the meeting; l. A brief description of the implementation of activities in the fiscal year.	399-425
9.	Sekretaris Perusahaan, paling sedikit memuat: a. Nama; b. Domisili; c. Riwayat jabatan, meliputi: • Dasar hukum penunjukan sebagai sekretaris perusahaan; dan • Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; d. Riwayat pendidikan; e. Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti dalam tahun buku; dan f. Uraian singkat pelaksanaan tugas sekretaris perusahaan pada tahun buku.	Corporate Secretary, at least include: a. Name; b. Domicile; c. Work experience, include: • legal basis for appointment as corporate secretary; and • work experience and the time period both in and outside the Company; d. Educational background; e. Training or competency development participated in the fiscal year; and f. Brief description of the implementation of corporate secretary duties in the fiscal year.	425-431
10.	Unit Audit Internal, paling sedikit memuat: a. Nama kepala unit audit internal; b. Riwayat jabatan, meliputi: • Dasar hukum penunjukan sebagai kepala unit audit internal; dan • Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Emiten atau Perusahaan Publik; c. Kualifikasi atau sertifikasi sebagai profesi audit internal (jika ada); d. Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti dalam tahun buku; e. Struktur dan kedudukan Unit Audit Internal; f. Uraian tugas dan tanggung jawab; g. Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) Unit Audit Internal; dan h. Uraian singkat pelaksanaan tugas unit audit internal pada tahun buku termasuk kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dengan Direksi, Dewan Komisaris, dan/ atau Komite Audit;	Internal Audit Unit, include: a. Name of head of internal audit; b. Work experience, include: • Legal basis for appointment as head of internal audit; • Work experience and the time period both in and outside the Issuer or Public Company; c. Qualification or certification as internal audit (if any); d. Training or competency development in the fiscal year. e. Structure and position of Internal Audit Unit; f. Description of duties and responsibilities; g. A statement that it has a guideline or Internal Audit Unit charter; h. Brief description about the implementation of duties of the Internal audit unit in the fiscal year include the policies and implementation of meeting frequency with the Board of Directors, Board of Commissioners, or Audit Committee;	431-445
11	Uraian mengenai sistem pengendalian internal (<i>internal control</i>) yang diterapkan oleh Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: a. Pengendalian keuangan dan operasional, serta kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan lainnya; b. Tinjauan atas efektivitas sistem pengendalian internal; dan c. Pernyataan Direksi dan/atau Dewan Komisaris atas kecukupan sistem penguendalian internal;	A description of the internal control system implemented by the Issuer or Public Company, at least containing: a. Financial and operational control, as well as compliance with other laws and regulations; b. Review of the effectiveness of the internal control system; and c. Statement of the Board of Directors and/or Board of Commissioners on the adequacy of the internal control system;	447-451

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
12	Sistem manajemen risiko yang diterapkan oleh Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: - Gambaran umum mengenai sistem manajemen risiko Emiten atau Perusahaan Publik; - Jenis risiko dan cara pengelolaannya; - Tinjauan atas efektivitas sistem manajemen risiko Emiten atau Perusahaan Publik; dan - Pernyataan Direksi dan/atau Dewan Komisaris atau komite audit atas kecukupan sistem manajemen risiko;	389-398, 451-466
13	Perkara hukum yang berdampak material yang dihadapi oleh Emiten atau Perusahaan Publik, entitas anak, anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris (jika ada), paling sedikit memuat: - Pokok perkara/gugatan; - Status penyelesaian perkara/gugatan; dan - Pengaruhnya terhadap kondisi Emiten atau Perusahaan Publik;	475-476
14	informasi tentang sanksi administratif/sanksi yang dikenakan kepada Emiten atau Perusahaan Publik, anggota Dewan Komisaris dan anggota Direksi, oleh Otoritas Jasa Keuangan dan otoritas lainnya pada tahun buku (jika ada);	476
15	Informasi mengenai kode etik Emiten atau Perusahaan Publik meliputi: - Pokok-pokok kode etik; - Bentuk sosialisasi kode etik dan upaya penegakannya; dan - Pernyataan bahwa kode etik berlaku bagi anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, dan karyawan Emiten atau Perusahaan Publik;	480-493
16	uraian singkat mengenai kebijakan pemberian kompensasi jangka panjang berbasis kinerja kepada manajemen dan/atau karyawan yang dimiliki oleh Emiten atau Perusahaan Publik (jika ada), antara lain berupa program kepemilikan saham oleh manajemen (<i>management stock ownership program</i>/MSOP) dan/atau program kepemilikan saham oleh karyawan (<i>employee stock ownership program</i>/ESOP); Dalam hal pemberian kompensasi berupa program kepemilikan saham oleh manajemen (<i>management stock ownership program</i>/MSOP) dan/atau program kepemilikan saham oleh karyawan (<i>employee stock ownership program</i>/ESOP), informasi yang diungkapkan paling sedikit memuat: - jumlah saham dan/atau opsi; - jangka waktu pelaksanaan; - persyaratan karyawan dan/atau manajemen yang berhak; dan - harga pelaksanaan atau penentuan harga pelaksanaan;	493
17	Uraian singkat mengenai kebijakan pengungkapan informasi mengenai: - Kepemilikan saham anggota direksi dan anggota dewan komisaris paling lambat 3 (tiga) hari kerja setelah terjadinya kepemilikan atau setiap perubahan kepemilikan atas saham perusahaan terbuka; dan - Pelaksanaan atas kebijakan dimaksud;	493
18	Uraian mengenai sistem pelaporan pelanggaran (<i>whistleblowing system</i>) di Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: - Cara penyampaian laporan pelanggaran; - Perlindungan bagi pelapor; - Penanganan pengaduan; - Pihak yang mengelola pengaduan; dan - Hasil dari penanganan pengaduan, paling sedikit: - Jumlah pengaduan yang masuk dan diproses dalam tahun buku; dan - Tindak lanjut pengaduan; dalam hal Emiten atau Perusahaan Publik tidak memiliki sistem pelaporan pelanggaran (<i>whistleblowing system</i>), maka diungkapkan mengenai hal tersebut.	493-503

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page	
19	Uraian mengenai kebijakan anti korupsi Emiten atau Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: a. Program dan prosedur yang dilakukan dalam mengatasi praktik korupsi, balas jasa (<i>kickbacks</i>), <i>fraud</i>, suap dan/atau gratifikasi dalam Emiten atau Perusahaan Publik; dan b. Pelatihan/sosialisasi anti korupsi kepada karyawan Emiten atau Perusahaan Publik; dalam hal Emiten atau Perusahaan Publik tidak memiliki kebijakan anti korupsi, maka dijelaskan alasan tidak dimilikinya kebijakan dimaksud.	A description of the anti-corruption policy of the Company, at least containing: a. Programs and procedures implemented in overcoming corrupt practices, kickbacks, fraud, bribery and/or gratuities in the Issuer or Public Company; and b. Anti-corruption training/socialization to employees of the Issuer or Public Company; in the event that the Issuer or Public Company does not have an anti-corruption policy, the reasons for not having the said policy shall be explained.	467-475
20	Penerapan atas pedoman tata kelola Perusahaan Terbuka bagi Emiten yang menerbitkan efek bersifat ekuitas atau Perusahaan Publik, meliputi: a. Pernyataan mengenai rekomendasi yang telah dilaksanakan; dan/atau b. Penjelasan atas rekomendasi yang belum dilaksanakan, disertai alasan dan alternatif pelaksanaannya (jika ada). Pengungkapan informasi dapat disajikan dalam bentuk tabel.	Implementation of the Public Company governance guidelines for Issuers that issue equity securities or Public Company, including: a. A statement regarding the recommendations that have been implemented; and/or b. Explanation of recommendations that have not been implemented, along with reasons and alternative implementations (if any). Disclosure of information can be presented in tabular form.	510-513
H.	Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Emiten atau Perusahaan Publik	Social and Environmental Responsibility of the Issuer or Public Company	
1.	Informasi yang diungkapkan dalam bagian tanggung jawab sosial dan lingkungan merupakan Laporan Keberlanjutan (<i>Sustainability Report</i>) sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 51/POJK.03/2017 tentang Penerapan Keuangan Berkelanjutan bagi Lembaga Jasa Keuangan, Emiten, dan Perusahaan Publik, paling sedikit memuat: a. Penjelasan strategi keberlanjutan; b. Ikhtisar aspek keberlanjutan (ekonomi, sosial, dan lingkungan hidup); c. Profil singkat Emiten atau Perusahaan Publik; d. Penjelasan Direksi; e. Tata kelola keberlanjutan; f. Kinerja keberlanjutan; g. Verifikasi tertulis dari pihak independen, jika ada; h. Lembar umpan balik (<i>feedback</i>) untuk pembaca, jika ada; dan i. Tanggapan Emiten atau Perusahaan Publik terhadap umpan balik laporan tahun sebelumnya;	The information disclosed in the social and environmental responsibility section is a Sustainability Report as referred to in the Financial Services Authority Regulation Number 51/POJK.03/2017 concerning the Implementation of Sustainable Finance for Financial Services Institutions, Issuers, and Public Companies, at most slightly load: a. Explanation of the sustainability strategy; b. An overview of sustainability aspects (economic, social, and environmental); c. Brief profile of the Issuer or Public Company; d. Explanation of the Board of Directors; e. Sustainability governance; f. Sustainability performance; g. Written verification from an independent party, if any; h. A feedback sheet for readers, if any; and i. The response of the Company to the previous year's report feedback;	√
2.	Laporan Keberlanjutan sebagaimana dimaksud pada angka 1), harus disusun sesuai Pedoman Teknis Penyusunan Laporan Keberlanjutan bagi Emiten dan Perusahaan Publik sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Surat Edaran Otoritas Jasa Keuangan ini;	The Sustainability Report as referred to point 1), must be prepared in accordance with the Technical Guidelines for the Preparation of a Sustainability Report for the Issuer and Public Company as contained in Appendix II which is an integral part of this Financial Services Authority Circular Letter;	√
3.	Informasi Laporan Keberlanjutan pada angka 1) dapat: a. Diungkapkan pada bagian lain yang relevan di luar bagian tanggung jawab sosial dan lingkungan, seperti penjelasan Direksi terkait Laporan Keberlanjutan diungkapkan dalam bagian terkait Laporan Direksi; dan/atau b. Merujuk pada bagian lain di luar bagian tanggung jawab sosial dan lingkungan dengan tetap mengacu pada Pedoman Teknis Penyusunan Laporan Keberlanjutan Bagi Emiten dan Perusahaan Publik sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Surat Edaran Otoritas Jasa Keuangan ini, seperti profil Emiten atau Perusahaan Publik;	Information on the Sustainability Report in number 1) can: a. Be disclosed in other relevant sections outside the social and environmental responsibility section, such as the Directors' explanation regarding the Sustainability Report disclosed in the section related to the Directors' Report; and/ or b. Refer to other sections outside the social and environmental responsibility section by still referring to the Technical Guidelines for the Preparation of Sustainability Reports for Issuers and Public Companies as listed in Appendix II which is an integral part of this Financial Services Authority Circular Letter, such as the profile of the Issuer or Public Company;	√

No.	Kriteria / Criteria	Halaman / Page
4.	Laporan Keberlanjutan sebagaimana dimaksud pada angka 1) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Laporan Tahunan namun dapat disajikan secara terpisah dengan Laporan Tahunan;	✓
5.	Dalam hal Laporan Keberlanjutan disajikan secara terpisah dengan Laporan Tahunan, informasi yang diungkapkan dalam Laporan Keberlanjutan dimaksud harus: a. Memuat seluruh informasi sebagaimana dimaksud pada angka 1); dan b. Disusun sesuai pedoman teknis penyusunan laporan keberlanjutan bagi emiten dan perusahaan publik sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Surat Edaran Otoritas Jasa Keuangan ini;	✓
6.	Dalam hal Laporan Keberlanjutan disajikan secara terpisah dengan Laporan Tahunan, maka dalam bagian tanggung jawab sosial dan lingkungan memuat informasi bahwa informasi mengenai tanggung jawab sosial dan lingkungan telah diungkapkan dalam Laporan Keberlanjutan yang disajikan secara terpisah dari Laporan Tahunan; dan	✓
7.	Penyampaian Laporan Keberlanjutan yang disajikan secara terpisah dengan Laporan Tahunan harus disampaikan bersamaan dengan penyampaian Laporan Tahunan.	✓
I.	Laporan Keuangan Tahunan yang telah Diaudit.	Audited Annual Financial Statements. ✓
J.	Surat Pernyataan Anggota Direksi dan Anggota Dewan Komisaris tentang Tanggung Jawab atas Laporan Tahunan.	Letter of Statement of the Members of the Board of Directors and Members of the Board of Commissioners concerning the Responsibility of the Annual Report. ✓

Referensi Kriteria Annual Report Award (ARA)

Annual Report Award (ARA) Criteria Reference

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
ANNUAL REPORT		
A.1.1	Uraian Isi Laporan Tahunan / Description of Contents of the Annual Report	
A.1.1.1	Laporan Keuangan Tahunan yang Telah Diaudit / Audited Annual Financial Report	✓
A.1.1.2	Surat pernyataan anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris tentang tanggung jawab atas Laporan Tahunan / Statement letter from members of the Board of Directors and members of the Board of Commissioners regarding responsibility for the Annual Report	✓
A.1.2	Ikhtisar Data Keuangan Penting / Overview of Important Financial Data	
A.1.2.0	Informasi keuangan yang disajikan dalam bentuk perbandingan selama 3 (tiga) tahun buku atau sejak memulai usahanya jika Perusahaan tersebut menjalankan kegiatan usahanya kurang dari 3 (tiga) tahun / Financial information presented in comparative form for 3 (three) fiscal years or since starting its business if the Company has carried out its business activities for less than 3 (three) years	27
A.1.2.1	Rasio laba (rugi) terhadap jumlah aset / Profit (loss) to total assets ratio	28
A.1.2.2	Rasio laba (rugi) terhadap ekuitas / Profit (loss) to equity ratio	28
A.1.2.3	Rasio laba (rugi) terhadap pendapatan/penjualan / Profit (loss) to revenue/sales ratio	28
A.1.2.4	Rasio lancar / Current ratio	28
A.1.2.5	Rasio liabilitas terhadap ekuitas / Liabilities to equity ratio	28
A.1.2.6	Rasio liabilitas terhadap jumlah aset / Liabilities to total assets ratio	28
A.1.2.7	Informasi dan rasio keuangan lainnya yang relevan dengan Perusahaan dan jenis industrinya / Other information and financial ratios relevant to the Company and its industry type	28
A.1.3	Informasi Saham (Jika Ada) / Share Information (If Any)	
A.1.3.1	Saham yang telah diterbitkan untuk setiap masa triwulan yang disajikan dalam bentuk perbandingan selama 2 (dua) tahun buku terakhir / Shares issued for each quarter are presented in the form of comparison for the last 2 (two) years	-
A.1.3.1.a	Jumlah saham yang beredar / Total outstanding shares	-
A.1.3.1.b	Kapitalisasi pasar berdasarkan harga pada bursa efek tempat saham dicatatkan / Market capitalization based on the price on the Stock Exchange where the securities are listed	-
A.1.3.1.c	Harga saham tertinggi, terendah, dan penutupan berdasarkan harga pada bursa efek tempat saham dicatatkan / The highest, lowest, and closing share price based on the Stock Exchange where the securities are listed	-
A.1.3.1.d	Volume perdagangan pada bursa efek tempat saham dicatatkan / Volume of trading on the Stock Exchange where the securities are listed	-
A.1.3.2	Dalam hal terjadi aksi korporasi yang menyebabkan terjadinya perubahan pada saham, seperti pemecahan saham, penggabungan saham, dividen saham, saham bonus, perubahan nilai nominal saham, penerbitan efek konversi, serta penambahan dan pengurangan modal / If of a corporate action that causes changes in shares, such as stock splits, reverse stock, stock dividends, bonus shares, changes in the shares' nominal value, conversion securities issuance, as well as capital additions and deductions	-
A.1.3.3	Dalam hal terjadi penghentian sementara perdagangan saham (<i>suspension</i>) dan/atau pembatalan pencatatan saham (<i>delisting</i>) dalam tahun buku, dijelaskan alasan penghentian sementara perdagangan saham (<i>suspension</i>) dan/atau pembatalan pencatatan saham (<i>delisting</i>) tersebut / If share trading temporary suspension (<i>suspension</i>) and/or shares delisting during the fiscal year, the shares' suspension and/or delisting reasons shall be explained	-
A.1.3.4	Dalam hal penghentian sementara perdagangan saham (<i>suspension</i>) sebagaimana dimaksud pada angka 3) dan/atau proses pembatalan pencatatan saham (<i>delisting</i>) masih berlangsung hingga akhir periode Laporan Tahunan, dijelaskan tindakan yang dilakukan untuk menyelesaikan penghentian sementara perdagangan saham (<i>suspension</i>) dan/atau pembatalan pencatatan saham (<i>delisting</i>) tersebut / If the share trading temporary suspension as referred to in number 3) and/or the delisting process is still ongoing until the end of the Annual Report period, the actions taken to resolve the temporary suspension of share trading and/ or cancellation of the share listing (<i>delisting</i>) shall be explained	-

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.4	Laporan Direksi / Board of Directors Report	50
A.1.4.1	Kinerja Perusahaan / Company Performance	54-60
A.1.4.1.a	Strategi dan Kebijakan Strategis Perusahaan / The strategy and strategic policy of the Company	60
A.1.4.1.b	Peranan Direksi dalam perumusan strategi dan kebijakan strategis Perusahaan / Board of Directors' role in formulating strategies and strategic policies of the Company	64
A.1.4.1.c	Proses yang dilakukan Direksi untuk memastikan implementasi strategi / The Process carried out by the Board of Directors to ensure the strategy implementation	63
A.1.4.1.d	Perbandingan antara hasil yang dicapai dengan yang ditargetkan Perusahaan / Comparison between the results achieved and those targeted by the Company	54-55
A.1.4.1.e	Kendala yang dihadapi / Constraints faced by the Company	65
A.1.4.2	Gambaran tentang prospek usaha Perusahaan / Business prospects overview of the Company	67
A.1.4.3	Penerapan governansi Perusahaan / Governance implementation of the Company	69
A.1.5	Laporan Dewan Komisaris / Board of Commissioners Report	78
A.1.5.1	Penilaian terhadap kinerja direksi mengenai pengelolaan Perusahaan, termasuk pengawasan Dewan Komisaris dalam perumusan dan implementasi strategi Perusahaan / Board of Directors' performance evaluation regarding the Company' management, including the supervision of the Board of Commissioners in the strategies formulation and implementation	78
A.1.5.2	Pandangan atas prospek usaha Perusahaan yang disusun oleh Direksi/ View on the business prospects of the Company prepared by the Board of Directors	86
A.1.5.3	Pandangan atas penerapan governansi Perusahaan / View on the Company's application of governance	88
A.1.6	Profil Perusahaan / Profile of the Company	
A.1.6.1	Akses terhadap Perusahaan termasuk kantor cabang atau kantor perwakilan yang memungkinkan masyarakat dapat memperoleh informasi mengenai Perusahaan / Access to Issuer or Public Company, including any branch offices or representative offices, which allows the public access to information on the Company	98
A.1.6.1.a	Alamat / Address	100
A.1.6.1.b	Nomor telepon / Telephone number	100
A.1.6.1.c	Alamat surat elektronik / Electronic mail address	100
A.1.6.1.d	Alamat situs web / Website address	100, 101
A.1.6.2	Riwayat singkat Perusahaan / Brief history of the Company	104
A.1.6.3	Visi dan misi Perusahaan serta budaya perusahaan (<i>corporate culture</i>) atau nilai-nilai perusahaan / Vision and mission of the Company as well as the corporate culture or corporate values	106
A.1.6.4	Kegiatan usaha menurut anggaran dasar terakhir, kegiatan usaha yang dijalankan pada tahun buku, serta jenis barang dan/atau jasa yang dihasilkan / Business activities according to the last articles of association, the business activities carried out during the fiscal year, as well as the type of goods and/or services produced	208
A.1.6.5	Wilayah operasional Perusahaan. wilayah operasional merupakan wilayah atau daerah pelaksanaan kegiatan operasional atau jangkauan dari kegiatan operasional perusahaan / Operational area of the Company. The operational area is the area or area for the implementation of operational activities or the range of the Company's operating activities	116
A.1.6.6	Struktur organisasi Perusahaan dalam bentuk bagan, paling sedikit sampai dengan struktur 1 (satu) tingkat di bawah Direksi termasuk komite di bawah Direksi (jika ada) dan komite di bawah Dewan Komisaris, disertai dengan nama dan jabatan / Organizational structure of the Company in the form of a chart, at the minimum, the structure of 1 (one) level below the Board of Directors including committees under the Board of Directors (if any) and the Board of Commissioners, accompanied by names and positions	124
A.1.6.7	Daftar keanggotaan asosiasi industri baik dalam skala nasional maupun internasional yang berkaitan dengan penerapan keuangan berkelanjutan / List of industry association memberships both on a national and international scale related to the implementation of sustainable finance	122
A.1.6.8	Jumlah karyawan menurut jenis kelamin, jabatan, usia, tingkat pendidikan, dan status ketenagakerjaan (tetap/kontrak) dalam tahun buku; Pengungkapan informasi dapat disajikan dalam bentuk table / Number of employees by gender, position, age, education level, and employment status (permanent/contract) in the fiscal year; Disclosure of information can be presented in tabular form.	118
A.1.6.9	Informasi penggunaan jasa akuntan publik (AP) dan kantor akuntan publik (KAP) beserta jaringan/asosiasi/ aliansinya meliputi: / Information on the use of the services of a public accountant (AP) and a public accounting firm (KAP) and their networks/associations/allies include:	160

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.6.9.a	Nama dan Alamat / Name and Address	160
A.1.6.9.b	Periode Penugasan / Assignment Period	160
A.1.6.9.c	Informasi Jasa Audit yang Diberikan / Information on Audit and/or Non Audit Services Provided	160
A.1.6.9.d	Biaya jasa (fee) audit untuk masing-masing penugasan yang diberikan selama tahun buku / Audit and/or non-audit fee for each assignment given during the fiscal year	160
A.1.6.9.e	Informasi jasa non audit yang diberikan / Information on non-audit services provided	160
A.1.6.9.f	Biaya jasa (fee) non audit untuk masing-masing penugasan yang diberikan selama tahun buku / Audit and/or non-audit fee for each assignment given during the fiscal year	160
A.1.6.9.g	Catatan: dalam hal AP dan KAP beserta jaringan/asosiasi/aliannya, yang ditunjuk tidak memberikan jasa non audit, maka diungkapkan mengenai informasi tersebut (atas poin A.1.6.9.e & f) / Note: If the appointed AP and KAP and their networks/associations/allies, which are appointed do not provide nonaudit services, then the information is disclosed (at point A.1.6.9.e & f)	160
A.1.6.10	Nama dan alamat lembaga dan/atau profesi penunjang pasar modal selain AP dan KAP / Name and address of capital market supporting institutions and/or professions other than AP and KAP	160
A.1.7	Profil Direksi / Profile of the Board of Directors	126-134
A.1.7.1	Nama dan Jabatan yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawab / Name and position per duties and responsibilities	126-134
A.1.7.2	Usia / Age	126-134
A.1.7.3	Kewarganegaraan / Nationality	126-134
A.1.7.4	Riwayat Pendidikan dan/atau Sertifikasi / Educational and/or Certification History	126-134
A.1.7.5	Riwayat Jabatan, meliputi informasi: / Position History, including information on:	126-134
A.1.7.5.a	Dasar hukum pengangkatan sebagai anggota Direksi pada Perusahaan yang bersangkutan / Legal basis for appointment as a member of the Board of Directors of the Company concerned	126-134
A.1.7.5.b	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Concurrent positions, either as a member of the Board of Directors, member of the Board of Commissioners, and/or committee member, and other positions inside and outside the Company	126-134
A.1.7.5.c	Catatan: Dalam hal anggota Direksi tidak memiliki rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas poin A.1.7.5.b) / Note: If a member of the Board of Directors does not have concurrent positions, this will be disclosed (at point A.1.7.5.b)	126-134
A.1.7.5.d	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Period of work experience both inside and outside the Company	126-134, 135
A.1.7.6	Hubungan afiliasi dengan anggota Direksi lainnya, anggota Dewan Komisaris, pemegang saham utama, dan pengendali baik langsung maupun tidak langsung sampai kepada pemilik individu, meliputi nama pihak yang terafiliasi / Affiliation with other members of the Board of Directors, members of the Board of Commissioners, major shareholders, and controllers either directly or indirectly to individual owners, including the names of affiliated parties	126-134
A.1.7.7	Catatan: Dalam hal anggota Direksi tidak memiliki hubungan afiliasi, maka Perusahaan mengungkapkan hal tersebut (atas poin A.1.7.6) / Note: If a member of the Board of Directors does not have an affiliate relationship, the Company shall disclose this (at point A.1.7.6)	126-134
A.1.7.8	Perubahan komposisi anggota Direksi dan alasan perubahannya. Dalam hal perubahan komposisi anggota Direksi terjadi setelah tahun buku berakhir sampai dengan batas waktu penyampaian Laporan Tahunan, susunan yang dicantumkan dalam Laporan Tahunan adalah susunan anggota Direksi yang terakhir dan sebelumnya / Changes in the composition of members of the Board of Directors and reasons for the changes. If a change in the composition of members of the Board of Directors occurs after the fiscal year ends until the deadline for submitting the Annual Report, the composition listed in the Annual Report is the composition of the latest and previous members of the Board of Director	126-134
A.1.7.9	Dalam hal tidak terdapat perubahan komposisi anggota Direksi, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas poin A.1.7.8) / If there is no change in the composition of the members of the Board of Directors, this matter shall be disclosed; (at point A.1.7.8)	136
A.1.8	Profil Dewan Komisaris / Profile of the Board of Commissioners	
A.1.8.1	Nama dan Jabatan / Name and Position	138-147
A.1.8.2	Usia / Age	138-147
A.1.8.3	Kewarganegaraan / Nationality	138-147
A.1.8.4	Riwayat Pendidikan dan/atau Sertifikasi / Educational and/or Certification History	138-147

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.8.5	Riwayat Jabatan, meliputi informasi: / Position history, including information on:	138-147
A.1.8.5.a	Dasar hukum pengangkatan sebagai anggota Dewan Komisaris / Legal basis for appointment as a member of the Board of Commissioners	138-147
A.1.8.5.b	Dasar hukum pengangkatan pertama kali sebagai anggota Dewan Komisaris yang merupakan komisaris independen pada Perusahaan yang bersangkutan / Legal basis for the first appointment as a member of the Board of Commissioners who is an independent commissioner of the Issuer or Public Company concerned	138-147
A.1.8.5.c	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Concurrent positions, either as a member of the Board of Commissioners, member of the Board of Directors, and/or committee member, and other positions inside and outside the Company	138-147
A.1.8.5.c1	Catatan: Dalam hal anggota Dewan Komisaris tidak memiliki rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas poin A.1.8.5.c1) / Note: If a member of the Board of Commissioners does not have concurrent positions, then this is disclosed (at point A.1.8.5.c1)	138-147
A.1.8.5.d	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Period of work experience both inside and outside the Company	138-147
A.1.8.6.a	Hubungan afiliasi dengan anggota Dewan Komisaris lainnya, pemegang saham utama, dan pengendali baik langsung maupun tidak langsung sampai kepada pemilik individu, meliputi nama pihak yang terafiliasi / Affiliation with other members of the Board of Commissioners, major shareholders, and controllers either directly or indirectly to individual owners, including the names of affiliated parties	138-147, 148
A.1.8.6.b	Dalam hal anggota Dewan Komisaris tidak memiliki hubungan afiliasi, maka Perusahaan mengungkapkan hal tersebut (atas poin A.1.8.6.a) / If the member has no affiliate relationship, the Company shall disclose this matter (at point A.1.8.6.a)	138-147, 148
A.1.8.7	Pernyataan independensi komisaris independen dalam hal komisaris independen telah menjabat lebih dari 2 (dua) periode / Statement of independence of the independent commissioner if the independent commissioner has served more than 2 (two) terms	148
A.1.8.8.a	Perubahan komposisi anggota Dewan Komisaris dan alasan perubahannya. Dalam hal perubahan komposisi anggota Dewan Komisaris terjadi setelah tahun buku berakhir sampai dengan batas waktu penyampaian Laporan Tahunan, susunan yang dicantumkan dalam Laporan Tahunan adalah susunan anggota Dewan Komisaris yang terakhir dan sebelumnya / Changes in the composition of members of the Board of Commissioners and reasons for the changes. If that a change in the composition of the members of the Board of Commissioners occurs after the fiscal year ends until the deadline for submitting the Annual Report, the composition included in the Annual Report is the composition of the latest and previous members of the Board of Commissioners	149
A.1.8.8.b	Dalam hal tidak terdapat perubahan komposisi anggota Dewan Komisaris, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas poin A.1.8.8.a) / If there is no change in the composition of the members of the Board of Commissioners, this will be disclosed (at point A.1.8.8.a)	149
A.1.9	Informasi Pemegang Saham / Shareholder Information	
A.1.9.1	Nama pemegang saham dan persentase kepemilikan pada awal dan akhir tahun buku, yang terdiri dari informasi mengenai: / Shareholders names and ownership percentage at the beginning and end of the fiscal year, which consists of information regarding:	151
A.1.9.1.a	Pemegang saham yang memiliki 5% (lima persen) atau lebih saham Perusahaan / Shareholders who own 5% (five percent) or more shares of the Public Company	151
A.1.9.1.b1	Anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris yang memiliki saham Perusahaan / Members of the Board of Directors and members of the Board of Commissioners who own shares in the Company.	152
A.1.9.1.b2	Dalam hal seluruh anggota Direksi dan/atau seluruh anggota Dewan Komisaris TIDAK memiliki saham, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas poin A.1.9.1.b.1) / If all members of the Board of Directors and/or all members of the Board of Commissioners do not own shares, then this matter is disclosed (at point A.1.9.1.b.1);	152
A.1.9.1.c	Kelompok pemegang saham masyarakat, yaitu kelompok pemegang saham yang masing-masing memiliki kurang dari 5% (lima persen) saham Emiten atau Perusahaan / Publik Community shareholder group, namely the group of shareholders whom each own less than 5% (five percent) of the shares of the Issuer or Public Company	151
A.1.9.2.a	Persentase kepemilikan tidak langsung atas saham Perusahaan oleh anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris pada awal dan akhir tahun buku, termasuk informasi mengenai pemegang saham yang terdaftar dalam daftar pemegang saham untuk kepentingan kepemilikan tidak langsung anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris / The percentage of indirect ownership of the Company's shares by members of the Board of Directors and members of the Board of Commissioners at the beginning and end of the fiscal year, including information on shareholders registered in the shareholder register for the benefit of indirect ownership of members of the Board of Directors and the Board of Commissioners	151
A.1.9.2.b	Dalam hal seluruh anggota Direksi dan/atau seluruh anggota Dewan Komisaris TIDAK memiliki kepemilikan tidak langsung atas saham perusahaan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas poin A.1.9.2.a) / If all members of the Board of Directors and/or Board of Commissioners do not have indirect ownership of the shares of the Issuer or Public Company, this matter shall be disclosed (at point A.1.9.2.a)	152
A.1.9.3	Klasifikasi kepemilikan yang dimiliki perusahaan / Ownership classifications held by the company	151

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.9.3.a	Jumlah pemegang saham dan persentase kepemilikan berdasarkan klasifikasi / Number of shareholders and percentage of ownership by classification	151
A.1.9.4	Informasi mengenai pemegang saham utama dan pengendali Perusahaan, baik langsung maupun tidak langsung, sampai kepada pemilik individu, yang disajikan dalam bentuk skema atau bagan; / Information regarding the major and controlling shareholders of the Issuer or Public Company, either directly or indirectly, to the individual owners, presented in the form of schematics or charts;	151, 152
A.1.9.5	Apakah perusahaan memiliki pengendalian dan/atau pengendalian bersama atas:/ Does the company has control and/or joint control over:	152
A.1.9.5.a	Nama entitas anak, perusahaan asosiasi, perusahaan ventura bersama dimana Perusahaan memiliki pengendalian bersama entitas (jika ada), beserta persentase kepemilikan saham, bidang usaha, total aset, dan status operasi entitas anak, perusahaan asosiasi, perusahaan ventura bersama. Untuk entitas anak, ditambahkan informasi mengenai alamat entitas anak tersebut / Name of the subsidiary, associate, joint venture company where the Company has joint control of the entity (if any), along with the percentage of share ownership, line of business, total assets, and operating status of the subsidiary, associated company, joint venture company; For a subsidiary, information about the address of the subsidiary is added.	153
A.1.9.6	Apakah perusahaan pernah melakukan aksi korporasi berikut ini: / Does the company ever undertake the following corporate actions:	-
A.1.9.6.a	Kronologis pencatatan saham, jumlah saham, nilai nominal, dan harga penawaran dari awal pencatatan hingga akhir tahun buku serta nama bursa efek dimana saham Emiten atau Perusahaan Publik dicatatkan, termasuk pemecahan saham (stock split), penggabungan saham (reverse stock), dividen saham, saham bonus, dan perubahan nilai nominal saham, pelaksanaan efek konversi, pelaksanaan penambahan dan pengurangan modal (jika ada) / Chronological listing of shares, number of shares, nominal value, and the offer price from the start of recording until the end of the fiscal year and the name of the Stock Exchange where the shares of the Issuer or Public Company are listed, including stock splits, reverse stock, stock dividends, bonus shares, and changes in the nominal value of shares, implementation of conversion effects, implementation of capital additions and subtractions (if any)	-
A.1.9.7	Informasi pencatatan efek lainnya selain efek sebagaimana dimaksud sebelumnya, yang belum jatuh tempo pada tahun buku paling sedikit memuat nama efek, tahun penerbitan, tingkat suku bunga/imbil hasil, tanggal jatuh tempo, nilai penawaran, dan peringkat efek (jika ada) / Other securities listing information other than the securities as referred before, which have not yet matured in the fiscal year, at least contain the name of the securities, year of issue, interest rate/yield, maturity date, offering value, and securities rating (if any);	-
A.1.10	Analisa dan Pembahasan Manajemen / Management Discussion and Analysis	
A.1.10.1	Tinjauan operasi per segmen usaha sesuai dengan jenis industri Perusahaan / Review of operations per operating segment based on the Company's type of industry	176-198
A.1.10.1.a	Produksi, yang meliputi proses, kapasitas, dan perkembangannya / Production, including the process, capacity, and its development	176-198
A.1.10.1.b	Pendapatan/Penjualan / Revenue/Sales	176-198
A.1.10.1.c	Profitabilitas / Profitability	176-198
A.1.10.2	Kinerja keuangan komprehensif yang mencakup perbandingan kinerja keuangan dalam 2 (dua) tahun buku terakhir, penjelasan tentang penyebab adanya perubahan dan dampak perubahan tersebut / Comprehensive financial performance including a comparison of financial performance in the last 2 (two) years, an explanation of the cause of any changes and the impact	199-227
A.1.10.2.a	Aset lancar, aset tidak lancar, dan total aset / Current assets, non-current assets, and total assets	201-210
A.1.10.2.b	Liabilitas jangka pendek, liabilitas jangka panjang, dan total liabilitas / Short-term liabilities, long-term liabilities, and total liabilities	210-217
A.1.10.2.c	Ekuitas / Equity	217-218
A.1.10.2.d	Pendapatan/penjualan, beban, laba (rugi), penghasilan komprehensif lain, dan total laba (rugi), komprehensif; dan / Revenue/sales, expenses, profit (loss), other comprehensive income, and total comprehensive profit (loss); and	218-225
A.1.10.2.e	Arus Kas / Cash Flow	225-227
A.1.10.3	Kemampuan membayar utang atau kewajiban dengan menyajikan perhitungan rasio yang relevan / Ability to pay the debt by presenting the relevant ratios	227-229
A.1.10.4	Tingkat kolektibilitas piutang Perusahaan dengan menyajikan perhitungan rasio yang relevan / The Company's accounts receivable collectability level, presented with relevant ratio calculations	229
A.1.10.5	Struktur modal (capital structure) dan kebijakan manajemen atas struktur modal disertai dasar penentuan kebijakan dimaksud / Capital structure and management policies on capital structure accompanied by the basis for determining the policy	230-231
A.1.10.6	Bahasan mengenai ikatan yang material untuk investasi barang modal dengan penjelasan / Discussion on material commitments for capital investments with explanations	232-233
A.1.10.6.a	Tujuan dari ikatan tersebut / Purpose of the commitments	232-233

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.10.6.b	Sumber dana yang diharapkan untuk memenuhi ikatan tersebut / Sources of funds to fulfill the commitments	232
A.1.10.6.c	Mata uang yang menjadi denominasi / Currency of denomination	232
A.1.10.6.d	Langkah yang direncanakan Perubahan untuk melindungi risiko dari posisi mata uang asing yang terkait / Planned measures by the Issuer or Public Company to cover the risks of foreign currency positions	232-233
A.1.10.7	Bahasan mengenai investasi barang modal yang yang direalisasikan dalam tahun buku terakhir: / Discussion regarding capital goods investments realized in the last fiscal year	322
A.1.10.7.a	Jenis investasi barang modal / Type of capital goods investments	232
A.1.10.7.b	Tujuan investasi barang modal / Capital goods investment objectives	232
A.1.10.7.c	Nilai investasi barang modal yang dikeluarkan / Value of capital goods investments realized	232
A.1.10.8	Prospek usaha dari Perusahaan dikaitkan dengan kondisi industri, ekonomi secara umum dan pasar internasional disertai data pendukung kuantitatif dari sumber data yang layak dipercaya / Business prospects of the Issuer or Public Company based on the condition of the industry, the general economy, and the international markets supporting quantitative data from trusted data sources	249-254
A.1.10.9	Perbandingan antara target/proyeksi pada awal tahun buku dengan hasil yang dicapai (realisasi) / Comparison between the targets/projections at the beginning of the year with the results achieved (realized)	254-256
A.1.10.9.a	Pendapatan/penjualan / Revenue/sales	254-256
A.1.10.9.b	Laba (rugi) / Profit (loss)	254-256
A.1.10.9.c	Struktur modal (<i>capital structure</i>) / Capital structure	254-256
A.1.10.9.d	Hal lainnya yang dianggap penting bagi Perusahaan / Other matters considered important to the Company	254-256
A.1.10.10	Target/proyeksi yang ingin dicapai Perusahaan untuk 1 (satu) tahun mendatang / Targets/projections to be achieved by the Company for one (1) year ahead	254-256
A.1.10.10.a	Pendapatan/penjualan / Revenues/sales	254-256
A.1.10.10.b	Laba (rugi) / Profit (loss)	254-256
A.1.10.10.c	Struktur modal (<i>capital structure</i>) / Capital structure	230-231
A.1.10.10.d	Kebijakan dividen / Dividend policy	236
A.1.10.10.e	Hal lainnya yang dianggap penting bagi Perusahaan / Other matters considered important to the Company	256-257
A.1.10.11	Aspek pemasaran atas barang dan/atau jasa Perusahaan, paling sedikit mengenai Strategi pemasaran dan Pangsa pasar / Marketing aspects of the Company's goods and/or services, at least including the marketing strategy and market share;	197
A.1.10.12	Uraian mengenai dividen selama 2 (dua) tahun buku terakhir / Description of dividends for the last 2 (two) fiscal years	236
A.1.10.12.a	Kebijakan dividen, antara lain memuat informasi persentase jumlah dividen yang dibagikan terhadap laba bersih; / Dividend policy, which includes information on the percentage of dividends distributed to net income	236
A.1.10.12.b	Tanggal pembayaran dividen kas dan/atau tanggal distribusi dividen non kas / Date of payment of cash dividends and/or date of distribution of non-cash dividends	236
A.1.10.12.c	Jumlah dividen per saham (kas dan/atau non kas) / Amount of dividends per share (cash and/or non-cash)	236
A.1.10.12.d	Jumlah dividen per tahun yang dibayar / Amount of dividends paid annually	236
A.1.10.12.d1	Catatan: Dalam hal Emiten atau Perusahaan Publik tidak membagikan dividen dalam 2 (dua) tahun terakhir, maka diungkapkan mengenai hal tersebut Note: / If the Issuer or Public Company does not distribute dividends in the last 2 (two) years, this matter shall be disclosed	236
A.1.10.13	Realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum, dengan ketentuan: / Realization of the use of proceeds from the public offering, provided that:	237-241
A.1.10.13.a	Dalam hal selama tahun buku, Emiten memiliki kewajiban menyampaikan laporan realisasi penggunaan dana, maka diungkapkan realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum secara kumulatif sampai dengan akhir tahun buku / If, during the fiscal year, the Issuer must submit a report on the realization of the use of funds, then the realization of the cumulative use of the proceeds from the public offering shall be disclosed until the end of the fiscal year	237-241
A.1.10.13.b	Dalam hal terdapat perubahan penggunaan dana sebagaimana diatur dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan mengenai laporan realisasi penggunaan dana hasil penawaran umum, maka Emiten menjelaskan perubahan tersebut / If there is a change in the use of funds as regulated in the Financial Services Authority Regulation regarding the report on the realization of the use of the proceeds from the public offering, the Issuer shall explain the change	237-241

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.10.14	Informasi material (jika ada), antara lain mengenai investasi, ekspansi, divestasi, penggabungan/peleburan usaha, akuisisi, restrukturisasi utang/modal, transaksi material, transaksi afiliasi, dan transaksi benturan kepentingan, yang terjadi pada tahun buku / Material information (if any), among others regarding investment, expansion, divestment, business merger/consolidation, acquisition, debt/capital restructuring, material transactions, affiliated transactions, and conflict of interest transactions, which occurred during the fiscal year	241-246
A.1.10.14	Apakah perusahaan mengalami transaksi berikut ini selama tahun buku? / Does the Company experience the following transactions during the fiscal year?	241-246
A.1.10.14.a	Tanggal, nilai, dan objek transaksi / Date, value, and object of the transaction	241-246
A.1.10.14.b	Nama pihak yang melakukan transaksi / Name of the party conducting the transaction	241-246
A.1.10.14.c	Sifat hubungan afiliasi (jika ada) / Nature of the affiliate relationship (if any)	241-246
A.1.10.14.d	Penjelasan mengenai kewajaran transaksi / Explanation of the fairness of the transaction	241-246
A.1.10.14.e	Pemenuhan ketentuan terkait / Compliance with related provisions	241-246
A.1.10.14.f	Dalam hal terdapat hubungan afiliasi, selain mengungkapkan informasi sebagaimana dimaksud dalam huruf a) sampai dengan huruf e), Perusahaan juga mengungkapkan informasi: / If there is an affiliate relationship, in addition to disclosing the information as referred to in letter a) to letter e), the Issuer or Public Company also discloses information	245
A.1.10.14.f1	Pernyataan Direksi bahwa transaksi afiliasi telah melalui prosedur yang memadai untuk memastikan bahwa transaksi afiliasi dilaksanakan sesuai dengan praktik bisnis yang berlaku umum antara lain dilakukan dengan memenuhi prinsip transaksi yang wajar (<i>arms-length principle</i>) / Statement from the Board of Directors that the affiliate transaction has gone through adequate procedures to ensure that the affiliate transaction is carried out following generally accepted business practices, among others, by complying with the arms-length principle	246
A.1.10.14.f2	Peran Dewan Komisaris dan komite audit dalam melakukan prosedur yang memadai untuk memastikan bahwa transaksi afiliasi dilaksanakan sesuai dengan praktik bisnis yang berlaku umum antara lain dilakukan dengan memenuhi prinsip transaksi yang wajar (<i>arms-length principle</i>) / The role of the Board of Commissioners and the audit committee in carrying out adequate procedures to ensure that affiliated transactions are carried out following generally accepted business practices, among others, by complying with the arms-length principle	246
A.1.10.14.g	Untuk transaksi afiliasi atau transaksi material yang merupakan kegiatan usaha yang dijalankan dalam rangka menghasilkan pendapatan usaha dan dijalankan secara rutin, berulang, dan/atau berkelanjutan, ditambahkan penjelasan bahwa transaksi afiliasi atau transaksi material tersebut merupakan kegiatan usaha yang dijalankan dalam rangka menghasilkan pendapatan usaha dan dijalankan secara rutin, berulang, dan/atau berkelanjutan / For affiliated or material transactions, which are business activities carried out to generate business income and are carried out regularly, repeatedly, and/or continuously, an explanation is added that the affiliated or material transactions are business activities carried out to generate operating income. and run regularly, repeatedly, and/or continuously	245
A.1.10.14.h	Catatan: Dalam hal transaksi afiliasi atau transaksi material dimaksud telah diungkapkan dalam laporan keuangan tahunan, ditambahkan informasi mengenai rujukan pengungkapan dalam laporan keuangan tahunan tersebut (atas point A.1.10.14.g) / If the affiliated or material transactions have been disclosed in the annual financial statements, additional information regarding the disclosure reference in the annual financial statements is added (at point A.1.10.14.g)	245
A.1.10.14.i	Untuk pengungkapan transaksi afiliasi dan/atau transaksi benturan kepentingan yang merupakan hasil pelaksanaan transaksi afiliasi dan/atau transaksi benturan kepentingan yang telah disetujui pemegang saham independen, ditambahkan informasi mengenai tanggal pelaksanaan RUPS yang menyetujui transaksi tersebut / For the disclosure of affiliated transactions and/or conflict of interest transactions resulting from the implementation of affiliated transactions and/or conflict of interest transactions that have been approved by independent shareholders, additional information regarding the date of the GMS which approved the affiliated transactions and/or conflict of interest transactions is included	245
A.1.10.14.j	Catatan: dalam hal tidak terdapat transaksi afiliasi dan/atau transaksi benturan kepentingan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; (atas point A.1.10.14.i) / Note: if there is no affiliated transaction and/or conflict of interest transaction; then this matter shall be disclosed (at point A.1.10.14.i)	245
A.1.10.15	Perubahan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap Perusahaan dan dampaknya terhadap laporan keuangan (jika ada) / Changes in regulations and legislation that significantly impact the Issuer or Public Company and the impact on the financial statements (if any)	246-248
A.1.11	Governansi Perusahaan 1 / Corporate Governance 1	
A.1.11.1.a	Informasi mengenai keputusan RUPS pada tahun buku dan 1 (satu) tahun sebelum tahun buku / Information regarding the resolutions of the GMS in the fiscal year and 1(one) year before the fiscal year	268-275
A.1.11.1.a1	Keputusan RUPS pada tahun buku dan 1 (satu) tahun sebelum tahun buku yang direalisasikan pada tahun buku / Resolutions of the GMS in the fiscal year and 1(one) year before the fiscal year are realized in the fiscal year	275
A.1.11.1.a2	Keputusan RUPS pada tahun buku dan 1 (satu) tahun sebelum tahun buku yang belum direalisasikan beserta alasan belum direalisasikan / Resolutions of the GMS in the fiscal year and 1(one) year before the fiscal year that has not been realized and the reasons for not realizing them	275

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.1.b	Dalam hal Perusahaan menggunakan pihak independen dalam pelaksanaan RUPS untuk melakukan perhitungan suara, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; / If the Issuer or Public Company uses an independent party in the conduct of the GMS to calculate the votes, then this matter shall be disclosed;	275
A.1.11.2	Pengungkapan terkait Direksi / Disclosures related to the Board of Directors	275
A.1.11.2.a	Tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota Direksi / Duties and responsibilities of each member of the Board of Directors	275
A.1.11.2.b	Pernyataan bahwa Direksi memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) Direksi / Statement that the Board of Directors has guidelines or charter for the Board of Directors	280
A.1.11.2.c	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat Direksi, rapat Direksi bersama Dewan Komisaris, dan tingkat kehadiran anggota Direksi dalam rapat tersebut termasuk kehadiran dalam RUPS; / Policies and implementation of the Board of Directors' meeting frequency, Board of Directors' meeting with the Board of Commissioners, and the Board of Directors member's attendance level in the meeting including attendance at the GMS;	284-298
A.1.11.2.c1	Kebijakan terkait frekuensi rapat Direksi dan rapat Direksi bersama Dewan Komisaris / Policies regarding the frequency of Board of Directors meetings and meetings between the Board of Directors and the Board of Commissioners	284, 294
A.1.11.2.c2	Frekuensi pelaksanaan rapat Direksi dan rapat Direksi bersama Dewan Komisaris / Frequency of holding Board of Directors meetings and meetings between the Board of Directors and the Board of Commissioners	286-298
A.1.11.2.c3	Informasi tingkat kehadiran direksi dalam rapat direksi, rapat direksi dekom, RUPS / Information on the Board of Directors member's level of attendance at the meeting of the Board of Directors, the meeting of the Board of Directors with the Board of Commissioners, or the GMS	286-298
A.1.11.2.d	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Direksi / Training and/or competency improvement of the Board of Directors members	298
A.1.11.2.d1	Kebijakan pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Direksi, termasuk program orientasi bagi anggota Direksi yang baru diangkat (jika ada) / Training and/or improving the competence of members of the Board of Directors policy, including an orientation program for newly appointed members of the Board of Directors (if any)	299
A.1.11.2.d2	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti anggota Direksi dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement attended by members of the Board of Directors in the fiscal year (if any)	298
A.1.11.2.e	Penilaian Direksi terhadap kinerja komite yang mendukung pelaksanaan tugas Direksi pada tahun buku / Assessment by the Board of Directors on the performance of committees supporting the implementation of the Board of Directors' duties for the fiscal year	301
A.1.11.2.e1	Prosedur penilaian kinerja / Performance assessment procedures	302
A.1.11.2.e2	Kriteria yang digunakan seperti capaian kinerja selama tahun buku, kompetensi dan kehadiran dalam rapat / Criteria used, such as performance achievements during the fiscal year, competence and attendance at meetings	302
A.1.11.2.f	Catatan: Dalam hal Perusahaan tidak memiliki komite yang mendukung pelaksanaan tugas Direksi, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas point A.1.11.2.e1 & e2) / Note: If the Issuer or Public Company does not have a committee that supports the implementation of the duties of the Board of Directors, this matter shall be disclosed (at point A.1.11.2.e1 & e2)	-
A.1.11.3	Pengungkapan terkait Dewan Komisaris / Disclosures related to the Board of Commissioners	303
A.1.11.3.a	Tugas dan tanggung jawab Dewan Komisaris / Duties and responsibilities of the Board of Commissioners	303, 312
A.1.11.3.b	Pernyataan bahwa Dewan Komisaris memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) Dewan Komisaris / Statement that the Board of Commissioners has guidelines or charter for the Board of Commissioners	313
A.1.11.3.c	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat Dewan Komisaris, rapat Dewan Komisaris bersama Direksi dan tingkat kehadiran anggota Dewan Komisaris dalam rapat tersebut termasuk kehadiran dalam RUPS; / Policies and implementation of the Board of Commissioners meeting frequency, meetings of the Board of Commissioners with the Board of Directors and the level of attendance of members of the Board of Commissioners in such meetings including attendance at the GMS;	317
A.1.11.3.d	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Dewan Komisaris / Training and/or competency improvement of members of the Board of Commissioners	338, 339
A.1.11.3.d1	Kebijakan pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi anggota Dewan Komisaris, termasuk program orientasi bagi anggota Dewan Komisaris yang baru diangkat / Policy on training and/or improving the Board of Commissioners members' competence, including orientation programs for newly appointed members of the Board of Commissioners	338, 339
A.1.11.3.d2	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti anggota Dewan Komisaris dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement attended by members of the Board of Commissioners in the fiscal year (if any)	338, 339
A.1.11.3.e	Penilaian kinerja Direksi dan Dewan Komisaris serta masing-masing anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris / Performance assessment of the Board of Directors and the Board of Commissioners as well as each member of the Board of Directors and the Board of Commissioners	353, 355

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.3.e1	Prosedur pelaksanaan penilaian kinerja / Procedures for implementing performance assessment	353, 355
A.1.11.3.e2	Kriteria yang digunakan seperti capaian kinerja selama tahun buku, kompetensi dan kehadiran dalam rapat / Criteria used such as performance achievements during the fiscal year, competence and attendance at meetings	353, 355
A.1.11.3.e3	Pihak yang melakukan penilaian / Parties conducting the assessment	353, 355
A.1.11.3.f	Penilaian Dewan komisaris terhadap kinerja Komite Dewan Komisaris terhadap kinerja komite yang mendukung pelaksanaan tugas Dewan Komisaris pada tahun buku, meliputi: / The Board of Commissioners' assessment of the performance of committees supporting the implementation of the duties of the Board of Commissioners in the fiscal year, include:	93
A.1.11.3.f1	Prosedur penilaian kinerja / Performance assessment procedures	93-94
A.1.11.3.f2	Kriteria yang digunakan seperti capaian kinerja selama tahun buku, kompetensi dan kehadiran dalam rapat / Criteria used such as performance achievements during the fiscal year, competence, and attendance at meetings	93-94
A.1.11.4	Pengungkapan terkait Nominasi dan remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris / Disclosures related to nomination and remuneration of the Board of Directors and Board of Commissioners	368
A.1.11.4.a	Prosedur nominasi, meliputi uraian singkat mengenai kebijakan dan proses nominasi anggota Direksi dan/atau anggota Dewan Komisaris / Nomination procedure, including a brief description of the policies and members nomination process of the Board of Directors and/or the Board of Commissioners	368
A.1.11.4.b	Prosedur dan pelaksanaan remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris, antara lain: / Procedures and implementation of remuneration for the Board of Directors and the Board of Commissioners, among others:	368
A.1.11.4.b1	Prosedur penetapan remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris / Procedures for determining remuneration for the Board of Directors and the Board of Commissioners;	369
A.1.11.4.b2	Struktur remunerasi Direksi dan Dewan Komisaris seperti, gaji, tunjangan, tantiem/bonus dan lainnya / Remuneration structure of the Board of Directors and the Board of Commissioners such as salary, allowances, tantiem/bonus, and others	369
A.1.11.4.b3	Besarnya remunerasi masing-masing anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris / The amount of remuneration for each member of the Board of Directors and member of the Board of Commissioners;	371
A.1.11.5	Pengungkapan terkait Dewan Pengawas Syariah, bagi Perusahaan yang menjalankan kegiatan usaha berdasarkan prinsip syariah sebagaimana tertuang dalam anggaran dasar / Disclosures related to the Sharia Supervisory Board, for companies that carry out business activities based on sharia principles as stated in the articles of association	-
A.1.11.5.a	Nama / Name	-
A.1.11.5.b	Dasar hukum pengangkatan Dewan Pengawas Syariah / Legal basis for the appointment of the Sharia Supervisory Board	-
A.1.11.5.c	Periode penugasan Dewan Pengawas Syariah / Period of assignment of the Sharia Supervisory Board	-
A.1.11.5.d	Tugas dan tanggung jawab Dewan Pengawas Syariah / Duties and responsibilities of the Sharia Supervisory Board	-
A.1.11.5.e	Frekuensi dan cara pemberian nasihat dan saran serta pengawasan pemenuhan prinsip syariah di pasar modal terhadap Perusahaan / Frequency and mode of administration advice and suggestions as well as monitoring compliance with Sharia Principles in the capital market of the Company	-
A.1.12	Governansi Perusahaan 2 / Corporate Governance 2	
A.1.11.6	Pengungkapan terkait Komite Audit / Disclosures related to the Audit Committee	372
A.1.11.6.a	Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite / Name and position of the committee members	374-376
A.1.11.6.b	Usia / Age	374-376
A.1.11.6.c	Kewarganegaraan / Nationality	374-376
A.1.11.6.d	Riwayat Pendidikan / Education History	374-376
A.1.11.6.e	Riwayat jabatan / Position history	374-376
A.1.11.6.e1	Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite / Legal basis for appointment as a committee member	374-376
A.1.11.6.e2	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada) / Concurrent positions as members of the Board of Commissioners, members of the Board of Directors and/or members of committees as well as other positions (if any)	374-376
A.1.11.6.e3	Catatan: Dalam hal tidak ada rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas point A.1.11.6.e2) / Note: If there are no concurrent positions, this will be disclosed (at point A.1.11.6.e2)	374-376

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.6.e4	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience both inside and outside the Issuer or Public Company	374-376
A.1.11.6.f	Periode dan masa jabatan anggota komite audit / Period and tenure of Audit Committee members	374-376
A.1.11.6.g	Pernyataan independensi komite audit / Statement of Audit Committee independence	376
A.1.11.6.h	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement that has been followed in the fiscal year (if any)	376
A.1.11.6.i	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat komite audit dan tingkat kehadiran anggota komite audit dalam rapat tersebut / Policy and implementation of Audit Committee meeting frequency and level of attendance of Audit Committee members at the meetings	377, 379
A.1.11.6.j	Pelaksanaan kegiatan komite audit pada tahun buku / Implementation of Audit Committee activities in the fiscal year	380
A.1.11.7a	Pengungkapan terkait Komite atau fungsi nominasi dan remunerasi Perusahaan / Disclosures related to the Committee or the Company's nomination and remuneration functions	381
A.1.11.7a.a	Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite / Name and position of the committee members	382-384
A.1.11.7a.b	Usia / Age	382-384
A.1.11.7a.c	Kewarganegaraan / Nationality	382-384
A.1.11.7a.d	Riwayat Pendidikan / Education history	382-384
A.1.11.7a.e	Riwayat jabatan / Position history	382-384
A.1.11.7a.e1	Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite / Legal basis for appointment as a committee member	382-384
A.1.11.7a.e2	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada) / Concurrent positions as members of the Board of Commissioners, members of the Board of Directors and/or members of committees as well as other positions (if any);	382-384
A.1.11.7a.e3	Catatan: Dalam hal tidak ada rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; (A.1.11.7a.e2) / Note: If there are no concurrent positions, this will be disclosed; (A.1.11.7a.e2)	382-384
A.1.11.7a.e4	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience and period both inside and outside the Company	382-384
A.1.11.7a.f	Periode dan masa jabatan anggota komite / Period and term of office of the committee members	382-384
A.1.11.7a.g	Pernyataan independensi komite / Statement of committee independence	384
A.1.11.7a.h	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement that has been followed in the fiscal year (if any);	385
A.1.11.7a.i	Uraian tugas dan tanggung jawab / Description of duties and responsibilities	388
A.1.11.7a.j	Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) / Statement that the committee has had guidelines or charters	381
A.1.11.7a.k	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dan tingkat kehadiran anggota dalam rapat tersebut / Policies and implementation of the frequency of committee meetings and the level of attendance of committee members in those meetings	385
A.1.11.7a.l	Uraian singkat pelaksanaan kegiatan pada tahun buku / Brief description of the committee's activities for the fiscal year	388
A.1.11.7a.m	Catatan: Dalam hal tidak dibentuk komite:/ Note: If no nomination and remuneration committee is formed	-
A.1.11.7a.m1	Alasan tidak dibentuknya komite / Reasons for not forming the committee	-
A.1.11.7a.m2	Pihak yang melaksanakan fungsi nominasi dan remunerasi / Parties carrying out the nomination and remuneration function	-
A.1.11.7b	Pengungkapan terkait Komite atau fungsi nominasi dan remunerasi Perusahaan / Disclosures related to the Committee or the Company's nomination and remuneration functions	-
A.1.11.7b.a	Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite / Name and position of the committee members	-
A.1.11.7b.b	Usia / Age	-
A.1.11.7b.c	Kewarganegaraan / Nationality	-
A.1.11.7b.d	Riwayat Pendidikan / Education history	-
A.1.11.7b.e	Riwayat jabatan / Position history	-

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.7b.e1	Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite / Legal basis for appointment as a committee member	-
A.1.11.7b.e2	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada) / Concurrent positions as members of the Board of Commissioners, members of the Board of Directors and/or members of committees as well as other positions (if any)	-
A.1.11.7b.e3	Catatan: Dalam hal tidak ada rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut; (A.1.11.7a.e2) / Note: If there are no concurrent positions, this will be disclosed; (A.1.11.7a.e2)	-
A.1.11.7b.e4	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience both inside and outside the Public Company	-
A.1.11.7b.f	Periode dan masa jabatan anggota komite / Period and tenure of committee members	-
A.1.11.7b.g	Pernyataan independensi komite / Statement of committee independence	-
A.1.11.7b.h	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement that has been followed in the financial year (if any)	-
A.1.11.7b.i	Uraian tugas dan tanggung jawab / Description of duties and responsibilities	-
A.1.11.7b.j	Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) / Statement that it has established committee guidelines or charter	-
A.1.11.7b.k	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dan tingkat kehadiran anggota dalam rapat tersebut / Policy and implementation of committee meeting frequency and level of attendance of committee members at the meetings	-
A.1.11.7b.l	Uraian singkat pelaksanaan kegiatan pada tahun buku / Brief description of the committee's activities in the fiscal year	-
A.1.13	Governansi Perusahaan 3 / Corporate Governance 3	
A.1.11.8a	Pengungkapan terkait Komite Manajemen Risiko / Disclosures related to the Risk Management Committee	389-398
A.1.11.8a.a	Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite / Name and position in committee membership	391-393
A.1.11.8a.b	Usia / Age	391-393
A.1.11.8a.c	Kewarganegaraan / Nationality	391-393
A.1.11.8a.d	Riwayat Pendidikan / Educational history	391-393
A.1.11.8a.e	Riwayat jabatan / Position history	391-393
A.1.11.8a.e1	Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite / Legal basis for appointment as a committee member	391-393
A.1.11.8a.e2	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada) / Concurrent positions, either as a member of the Board of Commissioners, member of the Board of Directors, and/or committee member and other positions (if any)	391-393
A.1.11.8a.e3	Catatan: Dalam hal tidak ada rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut (atas point A.1.11.8a.e2) / Note: If there is no concurrent positions, this will be disclosed (at point A.1.11.8a.e2)	391-393
A.1.11.8a.e4	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience and period both inside and outside the Company	391-393
A.1.11.8a.f	Periode dan masa jabatan anggota komite manajemen risiko / Period and term of office of the risk management committee members	391-393
A.1.11.8a.g	Pernyataan independensi komite / Statement of committee independence	393
A.1.11.8a.h	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement that has been followed in the fiscal year (if any)	394
A.1.11.8a.i	Uraian tugas dan tanggung jawab / Description of duties and responsibilities	390
A.1.11.8a.j	Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) / Statement that it has guidelines or charter	390
A.1.11.8a.k	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dan tingkat kehadiran anggota dalam rapat tersebut / Policies and implementation of the frequency of committee meetings and the level of attendance of committee members in those meetings	394-397
A.1.11.8a.l	Uraian singkat pelaksanaan kegiatan pada tahun buku / Brief description of the committee's activities for the fiscal year	397-398
A.1.11.8b	Pengungkapan terkait Komite lain yang dimiliki Perusahaan dalam rangka mendukung fungsi dan tugas Direksi (jika ada) dan/atau komite yang mendukung fungsi dan tugas Dewan Komisaris: / Disclosure regarding other committees owned by the Company to support the functions and duties of the Board of Directors (if any) and/or committees that support the functions and duties of the Board of Commissioners:	398-425

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.8b	Apakah perusahaan memiliki komite lain dalam mendukung fungsi dan tugas Direksi dan/ atau Dewan Komisaris? / Does the company have other committees to support the functions and duties of the Board of Directors and/or Board of Commissioners?	398-425
A.1.11.8b.a	Nama dan jabatannya dalam keanggotaan komite / Name and position of the committee members	398-425
A.1.11.8b.b	Usia / Age	398-425
A.1.11.8b.c	Kewarganegaraan / Nationality	398-425
A.1.11.8b.d	Riwayat Pendidikan / Education history	398-425
A.1.11.8b.e	Riwayat jabatan / Position history	398-425
A.1.11.8b.e1	Dasar hukum penunjukan sebagai anggota komite / Legal basis for appointment as a committee member	398-425
A.1.11.8b.e2	Rangkap jabatan, baik sebagai anggota Dewan Komisaris, anggota Direksi, dan/atau anggota komite serta jabatan lainnya (jika ada) / Concurrent positions as members of the Board of Commissioners, members of the Board of Directors and/or members of committees as well as other positions (if any)	398-425
A.1.11.8b.e3	Catatan: Dalam hal tidak ada rangkap jabatan, maka diungkapkan mengenai hal tersebut / Note: If there are no concurrent positions, this will be disclosed	398-425
A.1.11.8b.e4	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience both inside and outside the Issuer or Public Company	398-425
A.1.11.8b.f	Periode dan masa jabatan anggota komite lain / Period and tenure of other Committee members	398-425
A.1.11.8b.g	Pernyataan independensi komite / Statement of Committee independence	398-425
A.1.11.8b.h	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang telah diikuti dalam tahun buku (jika ada) / Training and/or competency improvement that has been followed in the fiscal year (if any)	398-425
A.1.11.8b.i	Uraian tugas dan tanggung jawab / Description of duties and responsibilities	398-425
A.1.11.8b.j	Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) / Statement that it has established committee guidelines or charter	398-425
A.1.11.8b.k	Kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dan tingkat kehadiran anggota dalam rapat tersebut / Policy and implementation of committee meeting frequency and level of attendance of committee members at the meetings	398-425
A.1.11.8b.l	Uraian singkat pelaksanaan kegiatan pada tahun buku / Brief description of the committee's activities in the fiscal year	398-425
A.1.11.9	Pengungkapan terkait Sekretaris perusahaan / Disclosures regarding the company secretary	425
A.1.11.9.a	Nama / Name	426
A.1.11.9.b	Domisili / Domicile	426
A.1.11.9.c	Riwayat jabatan / Position history	426
A.1.11.9.c1	Dasar hukum penunjukan sebagai Sekretaris Perusahaan / Legal basis for appointment as Corporate Secretary	426
A.1.11.9.c2	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience both inside and outside the Public Company	426
A.1.11.9.d	Riwayat Pendidikan / Education history	426
A.1.11.9.e	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti dalam tahun buku / Training and/or competence improvement followed during the fiscal year	427
A.1.11.9.f	Uraian singkat pelaksanaan tugas sekretaris perusahaan pada tahun buku / Brief description of the Corporate Secretary activities in the fiscal year	427
A.1.14	Governansi Perusahaan 4 / Corporate Governance 4	
A.1.11.10	Pengungkapan terkait Unit Audit Internal, paling sedikit memuat / Disclosures related to the Internal Audit Unit contain at least	434
A.1.11.10.a	Nama kepala unit audit internal / Name of the Internal Audit Unit head	434
A.1.11.10.b	Riwayat jabatan / Position history	434
A.1.11.10.b1	Dasar hukum penunjukan sebagai kepala Unit Audit Internal / Legal basis for the appointment as Internal Audit Unit head	434
A.1.11.10.b2	Pengalaman kerja beserta periode waktunya baik di dalam maupun di luar Perusahaan / Work experience with its period both inside and outside of the Company	434

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.10.c	Kualifikasi atau sertifikasi sebagai profesi audit internal (jika ada) / Professional internal audit qualifications or certifications (if any)	434
A.1.11.10.d	Pelatihan dan/atau peningkatan kompetensi yang diikuti dalam tahun buku / Training and/or competency improvement to be followed during the fiscal year	434, 432, 436, 438, 439
A.1.11.10.e	Struktur dan kedudukan Unit Audit Internal / Structure and positions within the Internal Audit Unit	431, 432
A.1.11.10.f	Uraian tugas dan tanggung jawab / Duties and responsibilities description	433
A.1.11.10.g	Pernyataan bahwa telah memiliki pedoman atau piagam (<i>charter</i>) Unit Audit Internal / Statement that it has established Internal Audit Unit guidelines or charter	432
A.1.11.10.h	Uraian singkat pelaksanaan tugas unit audit internal pada tahun buku termasuk kebijakan dan pelaksanaan frekuensi rapat dengan Direksi, Dewan Komisaris, dan/atau komite audit; /Brief description of the implementation of the internal audit unit's duties for the fiscal year, including the policy and implementation of the frequency of meetings with the Board of Directors, Board of Commissioners, and/or audit committee;	437, 440
A.1.11.11	Uraian mengenai sistem pengendalian internal (<i>internal control</i>) yang diterapkan oleh Perusahaan / Description of the internal control system applied by the Company	447
A.1.11.11.a	Pengendalian keuangan dan operasional, serta kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan lainnya / Financial and operational control, and compliance with other laws and regulations	447
A.1.11.11.b	Tinjauan atas efektivitas sistem pengendalian internal / Review of the internal control system effectiveness	450
A.1.11.11.c	Pernyataan Direksi dan/atau Dewan Komisaris atas kecukupan sistem pengendalian internal / Statement of the Board of Directors and/or Board of Commissioners on the adequacy of the internal control system	450
A.1.11.12	Uraian mengenai sistem manajemen risiko yang diterapkan oleh Perusahaan / Description of the risk management system implemented by the Company	451
A.1.11.12.a	Gambaran umum mengenai sistem manajemen risiko Perusahaan / General description of the Company risk management system	451
A.1.11.12.b	Jenis risiko dan cara pengelolaannya / Risks types and their management	454
A.1.11.12.c	Tinjauan atas efektivitas sistem manajemen risiko Perusahaan / Review of the Company risk management system effectiveness	462
A.1.11.12.d	Pernyataan Direksi dan/atau Dewan Komisaris atau komite audit atas kecukupan sistem manajemen risiko / Statement of the Board of Directors and/or Board of Commissioners on the adequacy of the risk management system	466
A.1.11.14	Informasi tentang sanksi administratif/sanksi yang dikenakan kepada Perusahaan, anggota Dewan Komisaris dan anggota Direksi, oleh Otoritas Jasa Keuangan dan otoritas lainnya pada tahun buku / Information on administrative sanctions/sanctions imposed on Issuers or Public Companies, members of the Board of Commissioners and members of the Board of Directors, by the Financial Services Authority and other authorities for the fiscal year (if any)	476
A.1.11.15	Informasi mengenai kode etik Perusahaan / Information regarding the Company code of ethics	480
A.1.11.15.a	Pokok-pokok kode etik / Code of ethics content	482
A.1.11.15.b	Bentuk sosialisasi kode etik dan upaya penegakannya / Form of code of ethics socialization and enforcement efforts	491
A.1.11.15.c	Pernyataan bahwa kode etik berlaku bagi anggota Direksi, anggota Dewan Komisaris, dan karyawan Perusahaan / Statement that the code of ethics applies to members of the Board of Directors, Board of Commissioners, and employees of the Company	489
A.1.11.16	Dalam hal terdapat pemberian kompensasi berupa program kepemilikan saham oleh manajemen (<i>management stock ownership program/MSOP</i>) dan/atau program kepemilikan saham oleh karyawan (<i>employee stock ownership program/ESOP</i>), informasi yang diungkapkan paling sedikit memuat: (atas point A.1.11.16) / If there is compensation provided in the form of a share ownership program by management (<i>management stock ownership program/MSOP</i>) and/or an employee stock ownership program (<i>ESOP</i>), the information disclosed must contain at least (at point A.1.11.16)	493
A.1.11.16.a	Uraian singkat mengenai kebijakan pemberian kompensasi jangka panjang berbasis kinerja kepada manajemen dan/atau karyawan yang dimiliki oleh Perusahaan (jika ada), antara lain berupa program kepemilikan saham oleh manajemen (<i>management stock ownership program/MSOP</i>) dan/atau program kepemilikan saham oleh karyawan (<i>employee stock ownership program/ESOP</i>) / A brief description of the policy of providing long-term performance-based compensation to management and/or employees owned by the Issuer or Public Company (if any), including the management stock ownership program (<i>MSOP</i>) and/or employee stock ownership program (<i>ESOP</i>);	493
A.1.11.16.b	Apakah terdapat pemberian kompensasi jangka panjang berbasis kinerja kepada manajemen dan/atau karyawan dalam tahun buku? /Is there long-term performance-based compensation provided to management and/or employees in the fiscal year?	493

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.16.c	Dalam hal terdapat pemberian kompensasi berupa program kepemilikan saham oleh manajemen (<i>management stock ownership program/MSOP</i>) dan/atau program kepemilikan saham oleh karyawan (<i>employee stock ownership program/ESOP</i>), informasi yang diungkapkan paling sedikit memuat: / In terms of providing compensation in the form of a management stock ownership program (MSOP) and/or an employee stock ownership program (ESOP), the information disclosed must at least contain:	493
A.1.11.16.c1	Jumlah saham dan/atau opsi / Number of shares and/or options	493
A.1.11.16.c2	Jangka waktu pelaksanaan / Implementation period	493
A.1.11.16.c3	Persyaratan karyawan dan/atau manajemen yang berhak / Requirements for eligible employees and/or management	493
A.1.11.16.c4	Harga pelaksanaan atau penentuan harga pelaksanaan / Exercise price or determination of exercise price	493
A.1.11.17	Uraian singkat mengenai kebijakan pengungkapan informasi / Brief description of the information disclosure policy regarding	493
A.1.11.17.a	Kepemilikan saham anggota Direksi dan anggota Dewan Komisaris paling lambat 3 (tiga) hari kerja setelah terjadinya kepemilikan atau setiap perubahan kepemilikan atas saham Perusahaan Terbuka / Share ownership of members of the Board of Directors and members of the Board of Commissioners no later than 3 (three) working days after the occurrence of ownership or any change in ownership of shares of a Public Company	493
A.1.11.17.b	Pelaksanaan atas kebijakan dimaksud / Implementation of the policy in question	493
A.1.11.18	Uraian mengenai sistem pelaporan pelanggaran (<i>whistleblowing system</i>) di Perusahaan: / Description of the whistleblowing system in the Company	495
A.1.11.18.a	Cara penyampaian laporan pelanggaran / Violation report submission	495
A.1.11.18.b	Perlindungan bagi pelapor / Protection for whistleblowers	495
A.1.11.18.c	Penanganan pengaduan / Complaint handling	498
A.1.11.18.d	Pihak yang mengelola pengaduan / Parties managing the complaint	498
A.1.11.18.e	Hasil dari penanganan pengaduan: / Complaint handling results:	502
A.1.11.18.e1	Jumlah pengaduan yang masuk dan diproses dalam tahun buku / Number of complaints received and processed during the fiscal year	502
A.1.11.18.e2	Tindak lanjut pengaduan / Complaint follow up	502, 503
A.1.11.18.e3	Catatan: Dalam hal Perusahaan tidak memiliki sistem pelaporan pelanggaran (<i>whistleblowing system</i>), maka diungkapkan mengenai hal tersebut. (atas point A.1.11.18) / Note: If the Company does not have a whistleblowing system, this matter must be disclosed. (at point A.1.11.18)	-
A.1.11.19	Uraian mengenai kebijakan anti korupsi Perusahaan / Description of the anti-corruption policy of the Company	-
A.1.11.19.a	Program dan prosedur yang dilakukan / Programs and procedures implemented	-
A.1.11.19.b	Pelatihan/sosialisasi anti korupsi kepada karyawan Perusahaan / Anti-corruption training/socialization to employees of the Company	467
A.1.11.19.c	Catatan: Dalam hal Perusahaan tidak memiliki kebijakan anti korupsi, maka dijelaskan alasan tidak dimilikinya kebijakan dimaksud (atas point A.1.11.19) / Note: If the Company does not have an anti-corruption policy, the reasons for not having the said policy must be explained (at point A.1.11.19)	468-473
A.1.11.20a	Penerapan atas pedoman governansi Perusahaan Terbuka bagi Emiten yang menerbitkan efek bersifat ekuitas atau Perusahaan Publik, meliputi: / Implementation of Code of Corporate Governance guidelines by the Issuer that issues equity securities or the Public Company, including:	473
A.1.11.20a.a	Pernyataan mengenai rekomendasi yang telah dilaksanakan / Statement regarding recommendations have been implemented	-
A.1.11.20a.b	Bukti/penjelasan yang menunjukkan bahwa perusahaan telah menerapkan rekomendasi tersebut / Evidence/explanation showing that the company has implemented these recommendations	-
A.1.11.20a.c	Penjelasan atas rekomendasi yang belum dilaksanakan, disertai alasan dan alternatif / Description of the recommendations that have not been implemented, the reasons, and the implementation alternatives	-
A.1.11.20b	Pengungkapan terkait penerapan atas pedoman governansi Perusahaan dengan pendekatan " <i>comply or explain</i> " atau " <i>apply or explain</i> ", meliputi: / Disclosures related to the implementation of the Company's governance guidelines using the " <i>comply or explain</i> " or " <i>apply or explain</i> " approach, include:	-
A.1.11.20b.a	Pernyataan mengenai rekomendasi yang telah dilaksanakan / Statement regarding recommendations have been implemented	-

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
A.1.11.20b.b	Bukti/penjelasan yang menunjukkan bahwa perusahaan telah menerapkan rekomendasi tersebut / Evidence/ explanation showing that the company has implemented these recommendations	-
A.1.11.20b.c	Penjelasan atas rekomendasi yang belum dilaksanakan, disertai alasan dan alternatif / Description of the recommendations that have not been implemented, the reasons, and the implementation alternatives	-
BONUS & PENALTI / BONUS & PENALTY		
B.A	Pertanyaan Bonus / Bonus Question	
B.A.1	Jenis keputusan yang memerlukan persetujuan Dewan Komisaris (PUGKI 1.3.2) / Types of decisions that require approval from the Board of Commissioners (PUGKI 1.3.2)	-
B.A.2	Rincian tugas Komisaris Utama (PUGKI 1.3.13.1) / Details of the duties of the President Commissioner (PUGKI 1.3.13.1)	-
B.A.3	Tanggung jawab Komite Audit dalam pemberian rekomendasi atas penunjukan dan pemberhentian auditor eksternal (ASEAN CG ScoreCard E.2.24) / Responsibility of the Audit Committee in providing recommendations for the appointment and dismissal of external auditors (ASEAN CG ScoreCard E.2.24)	-
B.A.4	Sertifikasi profesi (misalnya dalam bidang Risiko, Akuntansi, Perpajakan, IT, Hukum) yang dimiliki oleh (Kriteria tambahan ARA 2019) / Professional certification (for example in the sector of Risk, Accounting, Taxation, IT, Law) held by (2019 ARA additional criteria)	-
B.A.4.a	Komite Audit / Audit Committee	-
B.A.4.b	Komite Nominasi dan Remunerasi / Nomination and Remuneration Committee	-
B.A.4.c	Komite Manajemen Risiko / Risk Management Committee	-
B.A.4.d	Komite Lainnya / Other Committee	-
B.A.5	Deskripsi proses governansi terkait isu IT termasuk <i>disruption</i> (gangguan), <i>cyber security</i> (keamanan dunia maya), dan <i>disaster recovery</i> (pemulihan bencana) untuk memastikan semua risiko utama telah diidentifikasi, dikelola, dan dilaporkan pada Direksi (ASEAN CG Score Card B.E.5.1) / Description of governance processes related to IT issues including disruption, cyber security, and disaster recovery to ensure all major risks have been identified, managed, and reported to the Board of Directors (ASEAN CG Score Card B.E.5.1)	-
B.A.6	Kebijakan untuk mencegah terjadinya <i>insider trading</i> . (Aturan yang jelas mengenai perdagangan apa pun dalam saham korporasi yang dilakukan oleh Direktur, Komisaris dan orang dalam untuk memastikan bahwa siapa pun tidak boleh mendapatkan keuntungan secara langsung atau tidak langsung dari informasi yang tidak/ belum tersedia di pasar) (PUKGI 7.2.3) / Policy to prevent insider trading. (Clear rules regarding any trading in corporate shares carried out by Directors, Commissioners and insiders to ensure that anyone cannot profit directly or indirectly from information that is not/ not yet available on the market) (PUKGI 7.2.3)	-
B.A.7	Kebijakan penghargaan/kompensasi yang memperhitungkan kinerja perusahaan jangka panjang (ASEAN CG Score Card C.3.3) / Reward/compensation policy that takes into account long-term company performance (ASEAN CG Score Card C.3.3)	-
B.A.8	Kebijakan untuk melakukan penelaahan dan persetujuan transaksi dengan pihak berelasi yang material/ signifikan (ASEAN CG Score Card D.3.1) / Policy for reviewing and approving transactions with material/ significant related parties (ASEAN CG Score Card D.3.1)	-
B.A.9	Kebijakan terkait perencanaan atas suksesi anggota Direksi dan manajemen kunci (ASEAN CG Score Card E.5.3) / Policy related to planning for the succession of members of the Board of Directors and key management (ASEAN CG Score Card E.5.3)	-
B.A.10.a	Kerangka pelaporan berkelanjutan yang diakui secara internasional (contoh: GRI, Integrated Reporting, SASB) yang diadopsi oleh Perusahaan / Internationally recognized sustainability reporting framework (e.g. GRI, Integrated Reporting, SASB) adopted by the Company	-
B.B.0	Pertanyaan Tambahan / Additional Questions	
B.B.1	Apakah korporasi menerbitkan laporan tahunan secara terintegrasi yang menempatkan kinerja historis ke dalam konteks dan menggambarkan risiko, peluang, dan prospek korporasi di masa depan, sehingga membantu pemegang saham dan pemangku kepentingan memahami tujuan strategis korporasi dan kemajuannya dalam menciptakan nilai yang berkelanjutan? Uraikan dengan singkat (PUKGI 6.2.4) / Does the corporation publish an integrated annual report that puts historical performance into context and describes the corporation's risks, opportunities and future prospects, thereby helping shareholders and stakeholders understand the corporation's strategic objectives and its progress in creating sustainable value? Describe briefly (PUKGI 6.2.4)	-

Nomor/ Number	Pertanyaan ARA / ARA Question	Halaman / Page
	Penjelasan:/ Explanation: Perseroan secara berkelanjutan telah menerbitkan laporan tahunan yang terintegrasi dengan menempatkan kinerja historis sebagai acuan dalam menggambarkan risiko, pemanfaatan peluang, dan penyusunan strategi untuk prospek usaha di masa depan. Hal ini bertujuan untuk membantu pemegang saham dan pemangku kepentingan memahami tujuan Perseroan dalam menciptakan nilai yang berkelanjutan. Informasi tersebut telah dijabarkan dalam laporan tahunan pada Bab Analisa dan Pembahasan Manajemen halaman 113-155 dan Laporan Keberlanjutan yang disajikan secara terpisah. / The Company has continuously published an integrated annual report by placing historical performance as a reference in describing risks, utilizing opportunities, and formulating strategies for future business prospects. This aims to help shareholders and stakeholders understand the Company's goals in creating sustainable value. This information has been described in the annual report in the Management Discussion and Analysis Chapter on pages 113-155 and the Sustainability Report which is presented separately.	-
B.B.2	Pengungkapan kerangka governansi, pengelolaan dan pengendalian aspek perpajakan di perusahaan (GRI) / Disclosure of governance framework, management and control of tax aspects in companies (GRI)	-
	Penjelasan:/ Explanation: Terkait dengan struktur tata kelola, pengelolaan, dan pengendalian aspek perpajakan di Perseroan, telah tercantum dalam Laporan Keberlanjutan. / The governance structure, management and control of taxation aspects in the Company have been stated in the Sustainability Report.	-
B.B	Pertanyaan Penalti / Penalty Question	-
B.C.1	Tanggal penerbitan Laporan Keuangan Tahunan (ASEAN CG Score Card B.D.1.1 & Peraturan OJK) / Date of publication of Annual Financial Report (ASEAN CG Score Card B.D.1.1 & OJK Regulations)	-
	Penjelasan:/ Explanation:	-
B.C.2	Tanggal penerbitan Laporan Tahunan (ASEAN CG Score Card B.D.1.1 & Peraturan OJK) / Annual Report publication date (ASEAN CG Score Card B.D.1.1 & OJK Regulations)	-
B.C.3	Opini auditor independen atas laporan keuangan perusahaan / Independent auditor's opinion on the company's financial statements	-
B.C.4	Apakah terjadi perdagangan orang dalam yang melibatkan Direksi/Komisaris, manajemen dan karyawan dalam tiga tahun terakhir? (ASEAN CG Score Card P.B.1.1) / Is there any insider trading involving Directors/ Commissioners, management and employees in the last three years? (ASEAN CG Score Card P.B.1.1)	-
B.C.5	Apakah ada kasus ketidakpatuhan terhadap hukum, aturan dan peraturan yang berkaitan dengan transaksi pihak berelasi yang signifikan atau material dalam tiga tahun terakhir? (ASEAN CG Score Card P.B.2.1) / Are there any cases of non-compliance with laws, rules, and regulations related to significant or material related party transactions in the last three years? (ASEAN CG Score Card P.B.2.1)	-
B.C.6	Apakah telah terjadi pelanggaran hukum apa pun yang berkaitan dengan masalah perburuhan/ ketenagakerjaan/ konsumen/ kepailitan/ komersial/ persaingan atau lingkungan (P.C.1.1) / Are there any legal violations related to labor/employment/consumer/insolvency/ commercial/competition or environmental issues? (P.C.1.1)	-
B.C.7	Apakah Perusahaan menghadapi sanksi dari regulator karena tidak membuat pengumuman dalam jangka waktu yang ditentukan untuk peristiwa penting (<i>material event</i>)? (ASEAN CG Score Card P.C.2.1) / Does the Company face sanctions from regulators for not making an announcement within the specified time period for a material event? (ASEAN CG Score Card P.C.2.1)	-
B.C.8	Apakah Perusahaan memperoleh putusan bersalah dari pengadilan pajak tertinggi terkait masalah perpajakan apapun selama tiga tahun terakhir? / Does the Company receive a guilty verdict from the highest tax court regarding any tax matters during the last three years?	-
B.C.9	Apakah ada bukti bahwa Perusahaan tidak mematuhi aturan dan peraturan pencatatan apa pun selama setahun terakhir selain dari aturan pengungkapan? (P.E.1.1) / Is there any evidence that the Company has not complied with any listing rules and regulations during the past year other than disclosure rules? (P.E.1.1)	-

Daftar Pengungkapan Sesuai POJK 51/POJK.03/2017 [OJK G.4]

List of Disclosures According to POJK 51/POJK.03/2017 [OJK G.4]

No. Indeks/ Indices No.	Pengungkapan / Disclosure	Pengungkapan Informasi atau Posisi / Information or Position Disclosure
STRATEGI KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY STRATEGY		
A.1	Penjelasan Strategi Keberlanjutan / Sustainability Strategy Explanation	536
IKHTISAR KINERJA KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY ASPECT PERFORMANCE OVERVIEW		
B.1	Aspek Ekonomi / Economic Aspect	522
B.2	Aspek Lingkungan Hidup / Environmental Aspect	522-523
B.3	Aspek Sosial / Social Aspect	524
PROFIL PERUSAHAAN / COMPANY PROFILE		
C.1	Visi, misi, dan nilai keberlanjutan Perusahaan / Vision, Mission and Values of Sustainability	533
C.2	Nama, alamat, nomor telepon, nomor faksimil, email, dan situs resmi / Name, address, telephone number, fax number, email and official website	100-102, 116
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 asset capitalization, total liabilities, number of employees divided by gender, position, age, education and employment status), Percentage of share ownership (public and government), Operational area	115, 118-121, 151
C.4	Penjelasan singkat produk, layanan, dan kegiatan usaha yang dijalankan / A brief explanation of the products, services and running business activities	111,115
C.5	Keanggotaan pada asosiasi / Membership in the Associations	122
C.6	Perubahan Perseroan yang bersifat signifikan misal terkait dengan penutupan atau pembukaan cabang, dan struktur kepemilikan / Significant changes in issuers and public companies such as related to branch closures or openings, and ownership structure	123
PENJELASAN DIREKSI / EXPLANATION OF THE BOARD OF DIRECTORS		
D.1	Penjelasan Direksi / Explanation of the Board of Directors	73-76
TATA KELOLA KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY 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 for the Board of Directors and Board of Commissioners, employees, officials and/or work units responsible for implementing Sustainable Finance	540-545
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 carried out for Board of Directors members, Board of Commissioners members, employees, officials and/or work units responsible for implementing Sustainable Finance	545-548
E.3	Penjelasan mengenai prosedur Perusahaan Publik dalam mengendalikan risiko keberlanjutan / Explanation of Public Company procedures in controlling sustainability risks	548-550
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) / Explanation of stakeholders (stakeholder involvement and the approach taken by the Company in involving stakeholders in implementing Sustainable Finance in the form of dialogue, surveys, seminars, etc.)	558-561
E.5	Permasalahan terhadap penerapan keuangan berkelanjutan / Problems with the implementation of sustainable finance	561-564

No. Indeks/ Indices No.	Pengungkapan / Disclosure	Pengungkapan Informasi atau Posisi / Information or Position Disclosure
KINERJA KEBERLANJUTAN / SUSTAINABILITY PERFORMANCE		
F.1	Kegiatan membangun budaya keberlanjutan di internal Perusahaan Publik / Activities to build a culture of sustainability within the internal Public Company	539
KINERJA EKONOMI / ECONOMIC PERFORMANCE		
F.2	Perbandingan target dan kinerja produksi, portofolio, target pembiayaan, atau investasi, pendapatan dan laba rugi / Comparison of production targets and performance, portfolio, financing targets, or investment, income and profit and loss	566-568
F.3	Perbandingan target dan kinerja produksi, portofolio, target pembiayaan, atau investasi pada instrumen keuangan atau proyek yang sejalan dengan penerapan Keuangan Berkelanjutan / Comparison of portfolio targets and performance, financing targets, or investments in financial instruments or projects that are in line with the implementation of sustainable finance	568-569
UMUM / GENERAL		
F.4	Biaya lingkungan hidup yang dikeluarkan / Environmental costs incurred	574-576
ASPEK MATERIAL / MATERIAL ASPECT		
F.5	Penggunaan material yang ramah lingkungan / Use of environmentally friendly materials	576-577
ASPEK ENERGI / ENERGY ASPECT		
F.6	Jumlah dan intensitas energi yang digunakan / Amount and intensity of energy used	577-579
F.7	Upaya dan pencapaian efisiensi energi yang dilakukan termasuk penggunaan sumber energi terbarukan / Efforts and achievements of energy efficiency and use of renewable energy	581-585
ASPEK AIR / WATER ASPECT		
F.8	Penggunaan air / Water usage	585-588
ASPEK KEANEKARAGAMAN HAYATI / BIODIVERSITY ASPECT		
F.9	Dampak dari wilayah operasional yang dekat atau berada di daerah konservasi atau memiliki keanekaragaman hayati / Impacts from operational areas that are near or are in conservation areas or have biodiversity	589-590
F.10	Upaya konservasi keanekaragaman hayati / Biodiversity conservation efforts	590-593
ASPEK EMISI / EMISSION ASPECT		
F.11	Jumlah dan intensitas emisi yang dihasilkan berdasarkan jenisnya / Total and intensity of emissions generated by type	593-596
F.12	Upaya dan pencapaian pengurangan emisi yang dilakukan / Efforts and achievements of emission reduction made	596-598
ASPEK LIMBAH DAN EFLUEN / WASTE AND EFFLUENT ASPECTS		
F.13	Jumlah limbah dan efluen yang dihasilkan berdasarkan jenisnya / Amount of waste and effluent generated by type	601
F.14	Mekanisme pengelolaan limbah dan efluen / Waste and effluent management mechanism	602-606
F.15	Tumpahan yang terjadi (jika ada) / Spills that occur (if any)	607
ASPEK PENGADUAN TERKAIT LINGKUNGAN HIDUP / COMPLAINT ASPECTS RELATED TO THE ENVIRONMENT		
F.16	Jumlah dan materi pengaduan lingkungan hidup yang diterima dan diselesaikan / Number and material of environmental complaints received and resolved	607

No. Indeks/ Indices No.	Pengungkapan / Disclosure	Pengungkapan Informasi atau Posisi / Information or Position Disclosure
KINERJA SOSIAL / SOCIAL ASPECT		
F.17	Komitmen LJK, emiten, atau perusahaan publik untuk memberikan layanan atas produk dan/atau jasa yang setara kepada konsumen / Commitment of Financial Services Institutions, issuers, or public companies to provide equivalent products and/or services to consumers	664-667
ASPEK KETENAGAKERJAAN / EMPLOYMENT ASPECT		
F.18	Kesetaraan kesempatan bekerja / Equal employment opportunity	615-616
F.19	Tenaga kerja anak dan tenaga kerja paksa / Child labor and forced labor	619-620
F.20	Upah Minum Regional / Regional Minimum Wage	621
F.21	Lingkungan bekerja yang layak dan aman / Decent and safe working environment	623-624
F.22	Pelatihan dan pengembangan kemampuan pegawai / Employee capability training and development	637-638
ASPEK MASYARAKAT / COMMUNITY ASPECT		
F.23	Dampak operasi terhadap masyarakat sekitar / Impact of operations on surrounding communities	647-651
F.24	Pengaduan masyarakat / Community Complaints	651-652
F.25	Kegiatan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) / Environmental Social Responsibility Activities (CSR)	653-662
TANGGUNG JAWAB PENGEMBANGAN PRODUK/JASA BERKELANJUTAN / RESPONSIBILITY FOR SUSTAINABLE PRODUCT/SERVICE DEVELOPMENT		
F.26	Inovasi dan pengembangan produk/jasa keuangan berkelanjutan / Innovation and development of sustainable financial products/services	667-672
F.27	Produk/jasa yang sudah dievaluasi keamanannya bagi pelanggan / Products/services that have been evaluated for their safety for customers	672-675
F.28	Dampak produk/jasa / Product/service impact	675-676
F.29	Jumlah produk yang ditarik kembali dan alasannya / Number of product recalls and the reasons	677
F.30	Survei kepuasan pelanggan terhadap produk dan/jasa keuangan berkelanjutan / Customer satisfaction survey on sustainable financial products and/or services	681
LAIN-LAIN / OTHERS		
G.1	Verifikasi tertulis dari pihak independen, jika ada / Written verification from independent party, if any	682
G.2	Lembar umpan balik / Feedback sheet	684-685
G.3	Tanggapan terhadap umpan balik Laporan Tahun Keberlanjutan tahun sebelumnya / Responses to feedback on the previous year's sustainability report	683
G.4	Daftar pengungkapan sesuai POJK 51/2017 / List of disclosures in accordance with POJK 51/2017	716-718

Indeks Konten Standar Universal Gri 2021

GRI Universal Standards Content Index 2021

Pernyataan penggunaan Statement Of Use	PT Kereta Api Indonesia (Persero) Telah Melaporkan Sesuai (In Accordance) Dengan GRI Standards untuk Periode 1 Januari 2024 – 31 Desember 2024. / PT Kereta Api Indonesia (Persero) Has Reported in Accordance With The GRI Standards For The Period January 1, 2024, To December 31, 2024.
GRI 1 Used	GRI 1: Foundation 2021 / GRI 1: Foundation 2021
Applicable GRI Sector Standard	-

Standar GRI / GRI Standards	Pengungkapan / Disclosure		Halaman / Page
	No.	Judul / Title	
GRI 2: Disclosure Umum 2021 / General Disclosure 2021	Organisasi dan Praktik Pelaporannya / The Organization and ITS Reporting Practices		
	2-1	Detail Organisasi / Organization Details	100
	2-2	Entitas yang Disertakan Dalam Laporan Keberlanjutan Organisasi / Entities Included in The Organization's Sustainability Reporting	101, 116, 524
	2-3	Periode Pelaporan, Frekuensi, dan Poin Kontak / Reporting Period, Frequency, and Contact Point	525
	2-4	Penyajian Kembali Informasi / Restatements of Information	525
	2-5	Asurans Eksternal / External Assurance	682
	Aktivitas dan Pekerja / Activities and Workers		
	2-6	Aktivitas, Rantai Nilai, dan Hubungan Bisnis Lainnya / Activities, Value Chain, and Other Business Relationship	111, 115, 123, 245
	2-7	Ketenagakerjaan / Employees	610
	2-8	Pekerja yang Bukan Karyawan / Workers Who Are Not Employees	121
	Tata Kelola / Governance		
	2-9	Struktur dan Komposisi Tata Kelola / Governance Structure and Composition	265, 540
	2-10	Penominasian dan Pemilihan Badan Tata Kelola Tertinggi / Nomination and Selection of The Highest Governance Body	281, 314, 368
	2-11	Ketua Badan Tata Kelola Tertinggi / Chair of The Highest Governance Body	266, 267
	2-12	Peran Badan Tata Kelola Tertinggi dalam Mengawasi Pengelolaan Dampak / Role of The Highest Governance Body in Overseeing The Management Of Impacts	544
	2-13	Pendelegasian Tanggung Jawab Untuk Mengelola Dampak / Delegation of Responsibility for Managing Impact	544
	2-14	Peran Badan Tata Kelola Tertinggi Dalam Laporan Keberlanjutan / Role of The Highest Governance Body in Sustainability Reporting	529, 545
	2-15	Konflik Kepentingan / Conflict of Interest	282, 315, 545
	2-16	Komunikasi Hal Kritis / Communication of Critical Concerns	502, 545
	2-17	Pengetahuan Kolektif Badan Tata Kelola Tertinggi / Collective Knowledge of Highest Governance Body	545

Standar GRI / GRI Standards	Pengungkapan / Disclosure		Halaman / Page
	No.	Judul / Title	
	2-18	Mengevaluasi Kinerja Badan Tata Kelola Tertinggi / Evaluation of The Performance of The Highest Governance Body	353, 355
	2-19	Kebijakan Remunerasi / Remuneration Policies	368, 621
	2-20	Proses untuk Menentukan Remunerasi / Process for Determining Remuneration	368
	2-21	Rasio Kompensasi Total Tahunan / Annual Total Compensation Ratio	371
	Strategi, Kebijakan, dan Praktik / Strategy, Policies, and Practices		
	2-22	Pernyataan Strategi Pembangunan Berkelanjutan / Statement on Sustainability Development Strategy	536
	2-23	Komitmen Kebijakan / Policy Commitment	539
	2-24	Menanamkan Komitmen Kebijakan / Embedding Policy Commitment	539
	2-25	Proses untuk Meremediasi Dampak Negatif / Processes To Remediate Negative Impacts	625, 666
	2-26	Mekanisme untuk Mencari Saran dan Mengemukakan Kekhawatiran / Mechanism for Seeking Advice and Raising Concerns	652, 666
	2-27	Kepatuhan Terhadap Hukum dan Regulasi / Compliance With Law and Regulation	674, 676, 677
	2-28	Asosiasi Keanggotaan / Membership Association	122
	Pelibatan Pemangku Kepentingan / Stakeholder Engagement		
	2-29	Pendekatan untuk Pelibatan Pemangku Kepentingan / Approach To Stakeholder Engagement	558
	2-30	Perjanjian Kerja Bersama / Collective Bargaining Agreements	611
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	3-1	Proses Penetapan Topik Material / Process To Determine Material Topics	526
	3-2	Daftar Topik Material / List of Material Topics	529
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	529
Disclosure Topik Spesifik / Topic-Specific Disclosure			
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Kinerja Ekonomi / Economic Performance		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	529, 569, 571, 622
GRI 201: Kinerja Ekonomi 2016 / Economic Performance 2016	201-1	Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan dan Didistribusikan / Direct Economic Value Generated and Distributed	571
	201-2	Implikasi finansial serta risiko dan peluang lain akibat dari perubahan iklim / Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	550, 569
	201-3	Kewajiban program pensiun manfaat pasti dan program pensiun lainnya / Defined benefit plan obligations and other retirement plans	570, 622
	201-4	Bantuan Finansial yang Diterima dari Pemerintah / Financial Assistance Received from Government	571, 573
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Keberadaan Pasar / Market Presence		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	529, 622
GRI 201: Kinerja Ekonomi 2016 / Economic Performance 2016	202-1	Rasio upah karyawan entry-level standar Berdasarkan jenis kelamin terhadap upah minimum regional. / Ratios of standard entry level wage by gender compared to local minimum wage	621, 622
	202-2	Proporsi manajemen senior yang berasal dari masyarakat lokal / Proportion of senior management hired from the local community	615
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Dampak Ekonomi Tidak Langsung / Indirect Economic Impacts		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569, 571
GRI 203: Dampak Ekonomi Tidak Langsung 2016 / Indirect Economic Impacts 2016	203-1	Investasi infrastruktur dan dukungan layanan / Infrastructure investments and services supported	572
	203-2	Dampak ekonomi tidak langsung yang signifikan / Significant indirect economic impacts	572, 573

Standar GRI / GRI Standards	Pengungkapan / Disclosure		Halaman / Page
	No.	Judul / Title	
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Praktik Pengadaan / Procurement Practices		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569, 571
GRI 204: Praktik Pengadaan 2016 / Procurement Practices 2016	204-1	Proporsi pengeluaran untuk pemasok lokal / Proportion of spending on local suppliers	572
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Anti Korupsi / Anti-Corruption		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569
GRI 205: Anti Korupsi 2016 / Anti-Corruption 2016	205-1	Operasi-operasi yang dinilai memiliki risiko terkait korupsi / Operation assessed for risks related to corruption	470
	205-2	Komunikasi dan Pelatihan Tentang Kebijakan dan Prosedur Anti Korupsi / Communication and training about anti-corruption policies and procedures	472, 539
	205-3	Insiden korupsi yang terbukti dan tindakan yang diambil / Confirmed incidents of corruption and actions taken	475
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Perilaku Anti-Kompetitif / Anti-Competitive Behavior		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569
GRI 205: Perilaku Anti- Kompetitif 2016 / Anti-Competitive Behavior 2016	206-1	Tindakan hukum untuk perilaku anti kompetitif, anti kepercayaan, dan praktik monopoli / Legal actions for anti-competitive behavior, anti-trust, and monopoly practices	475
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Material / Materials		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569
GRI 301: Material 2016 / Materials 2016	301-1	Material yang digunakan berdasarkan berat atau volume / Materials used by weight or volume	576
	301-2	Material input dari daur ulang yang digunakan / Recycled input materials used	576
	301-3	Produk reclaimed dan material kemasannya / Reclaimed products and their packaging materials	576
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Energi / Energy		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 581
GRI 302: Energi 2016 / Energy 2016	302-1	Konsumsi Energi dalam Organisasi / Energy Consumption Within The Organization	577
	302-2	Konsumsi energi di luar organisasi / Energy consumption outside of the organization	577
	302-3	Intensitas Energi / Energy Intensity	580
	302-4	Pengurangan konsumsi energi / Reduction of energy consumption	581
	302-5	Pengurangan pada energi yang dibutuhkan untuk produk dan jasa / Reduction in energy requirements of products and services	581
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Air dan Efluen / Water and Effluents		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 585
GRI 303: Air dan Efluen 2018/ Water and Effluents 2018	303-1	Interaksi dengan air sebagai sumber daya bersama / Interactions with water as a shared resource	585
	303-2	Manajemen dampak yang berkaitan dengan pembuangan air / Management of water discharge-related impacts	586, 589
	303-3	Pengambilan air / Water withdrawal	587
	303-4	Pembuangan air / Water discharge	588
	303-5	Konsumsi air / Water consumption	587, 588

Standar GRI / GRI Standards	Pengungkapan / Disclosure		Halaman / Page
	No.	Judul / Title	
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Keanekaragaman Hayati / Biodiversity		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569
GRI 304: Keanekaragaman Hayati 2016 / Biodiversity 2016	304-1	Lokasi Operasional 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	593
	304-2	Dampak Signifikan Dari Aktivitas, Produk, dan Jasa Terhadap Keanekaragaman Hayati / Significant Impacts of Activities, Products and Services on Biodiversity	590
	304-3	Habitat yang dilindungi atau dipulihkan / Habitats protected or restored	590
	304-4	Spesies Daftar Merah IUCN dan Spesies Daftar Konservasi Nasional dengan Habitat di Daerah yang Terkena Dampak Operasi / IUCN Red List Species and National Conservation List Species with Habitats in Areas Affected by Operations	590
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Emisi / Emissions		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569
GRI 305: Emisi 2016 / Emissions 2016	305-1	Emisi GRK (Cakupan 1) Langsung / Direct (Scope 1) GHG Emissions	594
	305-2	Emisi Energi GRK (Cakupan 2) Tidak Langsung / Energy Indirect (Scope 2) GHG Emissions	594
	305-3	Emisi GRK (Cakupan 3) tidak langsung lainnya / Other indirect (Scope 3) GHG emissions	595
	305-4	Intensitas Emisi GRK / GHG Emissions Intensity	595
	305-5	Pengurangan Emisi GRK / Reduction of GHG emissions	596
	305-6	Emisi zat perusak Ozon (ODS) / Emissions of ozone-depleting substances	596
	305-7	Nitrogen Oksida (Nox), Sulfur Oksida (Sox), dan Emisi Udara Signifikan Lainnya / Nitrogen Oxides (Nox), Sulfur Oxides (Sox), and Other Significant Air Emissions	596
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Limbah / Waste		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 602, 603
GRI 306: Limbah 2020 / Waste 2020	306-1	Timbulan Limbah dan Dampak Signifikan Terkait Limbah / Waste Generation and Significant Waste-Related Impacts	602
	306-2	Pengelolaan Dampak Signifikan Terkait Limbah / Management of Significant Wasterelated Impacts	602, 603
	306-3	Limbah yang Dihasilkan / Waste Generated	601
	306-4	Limbah yang Dialihkan dari Pembuangan / Waste Diverted from Disposal	603
	306-5	Limbah yang Diarahkan ke Pembuangan / Waste Directed to Disposal	603
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Kepegawaian / Employment		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 610
GRI 401: Kepegawaian 2016 / Employment 2016	401-1	Perekrutan Karyawan Baru dan Pergantian Karyawan / New Employee Hires and Employee Turnover	613
	401-2	Tunjangan yang Diberikan Kepada Karyawan Purnawaktu yang Tidak Diberikan Kepada Karyawan Sementara atau Paruh Waktu / Benefits Provided to Full-Time Employees That Are Not Provided To Temporary or Part-Time Employees	620
	401-3	Cuti melahirkan / Parental leave	620
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Relasi Pekerja/Manajemen Labor / Management Relations		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569
GRI 402: Relasi Pekerja/ Manajemen 2016 / Labor/Management Relations 2016	402-1	Periode pemberitahuan minimum mengenai perubahan operasional / Minimum notice periods regarding operational changes	612

Standar GRI / GRI Standards	Pengungkapan / Disclosure		Halaman / Page
	No.	Judul / Title	
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Kesehatan dan Keselamatan Kerja / Occupational Health and Safety		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 625
GRI 403: Kesehatan dan Keselamatan Kerja 2018 / Occupational Health and Safety 2018	403-1	Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja / Occupational Health and Safety Management System	627
	403-2	Identifikasi Bahaya, Penilaian Risiko, Dan Investigasi Insiden / Hazard Identification, Risk Assessment, and Incident Investigation	631
	403-3	Layanan Kesehatan Kerja / Occupational Health Services	625, 632
	403-4	Partisipasi, Konsultasi, dan Komunikasi Pekerja Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja / Worker Participation, Consultation, and Communication on Occupational Health and Safety	633
	403-5	Pelatihan Bagi Pekerja Mengenai Keselamatan dan Kesehatan Kerja / Worker Training on Occupational Health and Safety	634
	403-6	Peningkatan Kualitas Kesehatan Pekerja / Promotion of Worker Health	632
	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 Impacts Directly Linked by Business Relationships	636
	403-8	Pekerja yang Tercakup Dalam Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja / Workers Covered by An Occupational Health and Safety Management System	625, 626
	403-9	Kecelakaan Kerja / Work-Related Injuries	633
	403-10	Penyakit Akibat Kerja / Work-Related Ill Health	633
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Pelatihan dan Pendidikan / Training and Education		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569
GRI 404: Pelatihan dan Pendidikan 2016 / Training and Education 2016	404-1	Rata-rata jam pelatihan per tahun per karyawan / Average hours of training per year per employee	622, 646
	404-2	Program untuk meningkatkan keterampilan karyawan dan program bantuan peralihan / Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	622, 638
	404-3	Persentase karyawan yang menerima tinjauan rutin terhadap kinerja dan pengembangan karier / Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	610
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Keberagaman dan Kesetaraan / Diversity and Equal Opportunity		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569
GRI 405: Keberagaman dan Kesetaraan 2016 / Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1	Keanekaragaman badan tata kelola dan karyawan / Diversity of governance bodies and employees	118, 360
	405-2	Rasio gaji pokok dan remunerasi perempuan dibandingkan laki-laki / Ratio of basic salary and remuneration of women to men	622
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Kebebasan Berserikat dan Perundingan Bersama / Freedom of Association and Collective Bargaining		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569, 610
GRI 407: Kebebasan Berserikat dan Perundingan Bersama / Freedom of Association and Collective Bargaining 2016	407-1	Operasi dan Pemasok Dimana Hak Untuk Bebas Berserikat dan Melakukan Perundingan Bersama Berisiko Tidak Terpenuhi / Operations and Suppliers in Which The Right To Freedom Of Association and Collective Bargaining May Be At Risk	611
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Pekerja Anak / Child Labor		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569
GRI 408: Pekerja Anak 2016 / Child Labor 2016	408-1	Operasi dan pemasok yang berisiko signifikan terhadap insiden pekerja anak / Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor	619

Standar GRI / GRI Standards	Pengungkapan / Disclosure		Halaman / Page
	No.	Judul / Title	
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Kerja Paksa / Forced Or Compulsory Labor		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management of Material Topics	569
GRI 409: Kerja Paksa Atau Wajib Kerja 2016 / Forced or Compulsory Labor 2016	409-1	Operasi dan pemasok yang berisiko signifikan terhadap insiden kerja paksa atau wajib kerja / Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labor	619
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Masyarakat Lokal / Local Communities		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 647
GRI 413: Masyarakat Lokal 2016 / Local Communities 2016	413-1	Operasi dengan Keterlibatan Masyarakat Lokal, Penilaian Dampak, dan Program Pengembangan / Operations With Local Community Engagement, Impact Assessments, And Development Programs	647, 648, 652
	413-2	Operasi yang Secara Aktual dan yang Berpotensi Memiliki Dampak Negatif Signifikan Terhadap Masyarakat Lokal / Operations With Significant Actual and Potential Negative Impacts on Local Communities	607, 651
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan / Customer Health and Safety		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 672
GRI 416: Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan 2016 / Customer Health and Safety 2016	416-1	Penilaian dampak kesehatan dan keselamatan dari berbagai kategori produk dan jasa / Assessment of the health and safety impacts of product and services categories	672
	416-2	Insiden ketidakpatuhan sehubungan dengan dampak kesehatan dan keselamatan dari produk dan jasa / Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	672, 677
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Pemasaran Dan Pelabelan / Marketing And Labeling		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569
GRI 417: Pemasaran dan Pelabelan 2016 / Marketing and Labeling 2016	417-1	Persyaratan untuk Pelabelan dan Informasi Produk dan Jasa / Requirements for product and service information and labeling	676
	417-2	Insiden Ketidakpatuhan terhadap Pelabelan dan Informasi Produk dan Jasa / Incidents of non- compliance concerning product and service information and labeling	676
	417-3	Insiden ketidakpatuhan terkait komunikasi pemasaran / Incidents of non-compliance concerning marketing communications	676
GRI 3: Topik Material 2021 / Material Topics 2021	Privasi Pelanggan / Customer Privacy		
	3-3	Pengelolaan Topik Material / Management Of Material Topics	569, 677
GRI 418: Privasi Pelanggan 2016 / Customer Privacy 2016	418-1	Pengaduan yang berdasar mengenai pelanggaran terhadap privasi pelanggan dan hilangnya data pelanggan / Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	677, 666

Halaman ini sengaja dikosongkan
This page is intentionally left blank

SURAT PERNYATAAN ANGGOTA DIREKSI DAN DEWAN KOMISARIS TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN TAHUNAN 2024 PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Kami yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa semua informasi dalam Laporan Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 2024 telah dimuat secara lengkap dan kami bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi Laporan Tahunan dan Laporan Keuangan Perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Bandung, June 2025 / Bandung, June, 2025

DIREKSI

Board of Directors



Didiek Hartantyo

Direktur Utama
President Director



Hadis Surya Palapa

Direktur Niaga
Managing Director of Commerce



Awan Hermawan Purwadinata

Direktur Operasi
Managing Director of Operation



Heru Kuswanto

Direktur Pengelolaan Prasarana
Managing Director of Infrastructure



John Robertho

Direktur Perencanaan Strategis dan
Pengelolaan Sarana
Managing Director of Strategic Planning
and Rolling Stock Management



Dadan Rudiansyah

Direktur Keselamatan dan Keamanan
Managing Director of Safety and Security



Rosma Handayani

Direktur SDM dan Umum
Managing Director of Human Capital
and General Affairs



Rudi As Aturridha

Direktur Pengembangan Usaha dan
Kelembagaan
Managing Director of Business
Development and Institutional Relations



Salusra Wijaya

Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko
Managing Director of Finance and Risk
Management

THE BOARD OF DIRECTORS' AND THE BOARD OF COMMISSIONERS' STATEMENT OF RESPONSIBILITY FOR THE 2024 ANNUAL REPORT OF PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

We, the undersigned, hereby declare that all information in the 2024 Annual Report of PT Kereta Api Indonesia (Persero) have been presented completely and we are thus fully responsible for the truthfulness of the contents in this Annual Report and Financial Report of the Company.

This statement has been made truthfully.

Bandung, June 2025 / Bandung, June, 2025

DEWAN KOMISARIS
Board of Commissioners

Said Aqil Siroj
Komisaris Utama/Komisaris Independen
President Commissioner/Independent Commissioner

Rochadi
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Endang Tirtana
Komisaris
Commissioner

Johan Sirait
Komisaris Independen
Independent Commissioner

Diah Natalisa
Komisaris
Commissioner

Chairul Anwar
Komisaris
Commissioner

Sri Paduka Mangkoenagoro X
Komisaris
Commissioner

Mohamad Risal Wasal
Komisaris
Commissioner



Laporan Keuangan

Financial Report





Halaman ini sengaja dikosongkan
This page is intentionally left blank



**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK / AND SUBSIDIARIES**

Laporan Keuangan Konsolidasian untuk Tahun-tahun yang Berakhir
pada 31 Desember 2024 dan 2023

*Consolidated Financial Statements for the Years Ended
December 31, 2024 and 2023*

Daftar Isi	Halaman/ <u>Pages</u>	Table of Contents
Surat Pernyataan Direksi		<i>Directors' Statement Letter</i>
Laporan Keuangan Konsolidasian untuk Tahun-tahun yang Berakhir Pada 31 Desember 2024 dan 2023		<i>Consolidated Financial Statements For the Years Ended December 31, 2024 and 2023</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	6	<i>Notes to the Consolidated Financial Statements</i>

**SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS
LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN PADA
TANGGAL 31 DESEMBER 2024 DAN 2023
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAKNYA**

**DIRECTORS' STATEMENT LETTER
RELATING TO THE RESPONSIBILITY ON
THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
AS OF DECEMBER 31, 2024 AND 2023
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, 2025



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 : 01008/2.1030/AU.1/06/0645-3/1/VI/2025

RSM Indonesia
Plaza ASIA, Level 10
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190 Indonesia

T +62 21 5140 1340
F +62 21 5140 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 2024, 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 2024, 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

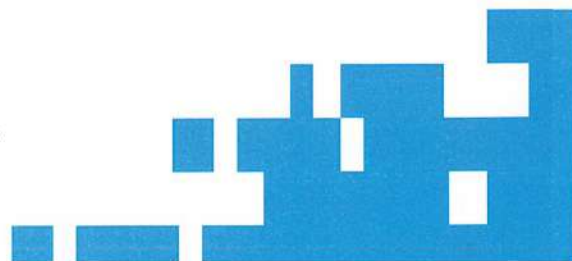
We have audited the consolidated financial statements of PT Kereta Api Indonesia (Persero) and its Subsidiaries ("the Group"), which comprise the consolidated statement of financial position as at December 31, 2024, and the consolidated statement of profit or loss and other comprehensive income, consolidated 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, 2024, 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



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 atas penggunaan prasarana, yang perhitungan biayanya mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 179 Tahun 2024 tentang Penetapan Besaran Satuan Biaya Penggunaan Prasarana dan Besaran Faktor Prioritas pada Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara ("KM 179/2024"). Disamping itu, terkait dengan pemeliharaan prasarana yang digunakan tersebut, Perusahaan berhak untuk memperoleh penggantian biaya-biaya pemeliharaan berupa IMO.

Dalam Catatan 10, 21, 40, dan 52 atas laporan keuangan konsolidasian terlampir, telah diungkapkan jumlah beban dan tagihan belum dibayar atas TAC selama tahun 2024 dan pendapatan IMO tahun 2023 yang masih akan diterima serta upaya Perusahaan untuk mendapatkan keringanan atas tagihan terutang TAC tahun 2024 dan penyelesaian pendapatan IMO tahun 2023 yang masih akan diterima. Upaya-upaya tersebut telah dilakukan Perusahaan untuk mendapatkan persetujuan dari Kementerian-Kementerian terkait. Mempertimbangkan penyelesaian tagihan TAC tahun 2024 dan pendapatan IMO tahun 2023 yang masih akan diterima memerlukan waktu yang panjang, kami menaruh perhatian signifikan atas penyelesaian tagihan TAC dan pendapatan IMO yang masih akan diterima serta atas jumlah-jumlah yang dilaporkan pada tanggal 31 Desember 2024.

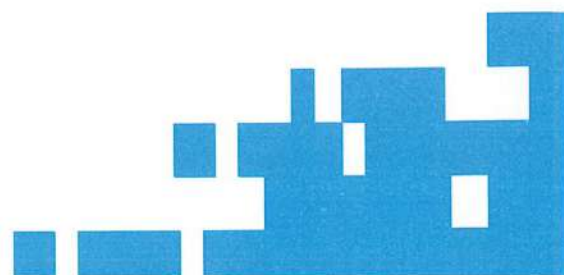
Key Audit Matters

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 for the use of infrastructures, whose cost calculation refers to the Decree of the Minister of Transportation No. KM 179 of 2024 concerning Determination of the Unit Cost of Infrastructure Use and the Priority Factor in Calculating the Cost of Using State-Owned Railways Infrastructures ("KM 179/2024"). 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 10, 21, 40, and 52 to the accompanying consolidated financial statements, the amount of TAC charges and payable during 2024 and 2023's accrued IMO income have been disclosed, along with the Company's efforts to obtain relief for the 2024's TAC payable and the resolution for 2023's accrued IMO income. These efforts have been undertaken by the Company to obtain approval from the relevant Ministries. Considering that the settlement of the 2024's TAC charges and the 2023's accrued IMO income requires a long period of time to obtain certainty regarding the amount of the invoices, we have significant concerns on the resolution of the TAC charges and the accrued IMO income, and the amounts reported as at December 31, 2024.



Oleh karena tersebut di atas dan signifikansi jumlah tagihan TAC yang diajukan keringanan dan pendapatan IMO yang masih akan diterima, 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;
- 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 dan pendapatan IMO;
- Pengujian substantif bagaimana manajemen mengukur nilai kini pendapatan IMO tahun 2023 yang masih akan diterima berdasarkan asumsi yang digunakan dalam estimasi tersebut;
- Pengiriman surat konfirmasi utang TAC dan piutang IMO tahun 2023 kepada DJKA, mendapatkan balasannya dan mencocokkan dengan pencatatan di Perusahaan;
- Diskusi dan konsultasi dengan para pemangku kepentingan terkait perhitungan biaya TAC dan penerapan KM 179/2024 serta penerapan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 33 Tahun 2024 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian;
- Evaluasi perubahan keadaan dan kejadian setelah tanggal pengukuran biaya TAC dan IMO hingga tanggal laporan keuangan konsolidasian ini diterbitkan; dan
- Pengevaluasian kecukupan pengungkapan TAC dan IMO pada catatan atas laporan keuangan konsolidasian.

Pengungkapan Grup mengenai TAC ini dijelaskan dalam Catatan 2w, 21, 40, dan 50 serta pengungkapan Perusahaan mengenai IMO dijelaskan pada Catatan 2w, 10, 39 dan 52 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 2024 diharapkan akan tersedia bagi kami setelah tanggal laporan auditor ini.

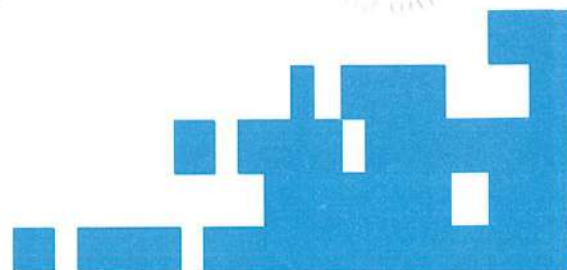
Due to above matters and the significance of the amount of the TAC billings proposed for relief and the accrued IMO income, we require more persuasive and relevant audit evidence by performing the audit procedures, among others:

- *Understanding and evaluating the design and implementation of group internal controls regarding the process for estimating the TAC fee;*
- *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 and IMO revenue calculations;*
- *Substantive testing of how management measured the present value of 2023's accrued IMO income along with the assumptions used for the estimate;*
- *Send TAC payable and 2023's IMO receivable confirmation letter to DJKA, obtain the confirmation reply and match it with the the Company's books;*
- *Discussions and consultations with relevant stakeholders regarding TAC fee calculations and implementation of KM 179/2024 and implementation of Presidential Regulation of the Republic of Indonesia No. 33 of 2024 concerning Public Service Obligations and Subsidies for Pioneer Transportation in the Railway Sector, Fees for Use of Railway Infrastructure;*
- *Evaluation of changes in circumstances and events after the TAC and IMO fee measurement date to the issuance date of these consolidated financial statements; and*
- *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 2w, 21, 40, and 50 and the Company's disclosures regarding the IMO are explained in Note 2w, 10, 39 and 52 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 2024 annual report is expected to be made available to us after the date of this auditor's report.



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 2024, 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.

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.

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.

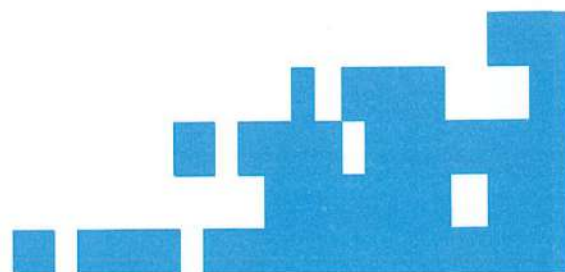
When we read the 2024 annual report, if we conclude that there is a material misstatement therein, we are required to communicate the matter to those charged with governance and take appropriate actions based on the applicable laws and regulations or Standards on Auditing established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants.

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.



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.

Sebagai bagian dari suatu audit berdasarkan Standar Audit, kami menerapkan pertimbangan profesional dan mempertahankan skeptisisme profesional selama audit. Kami juga:

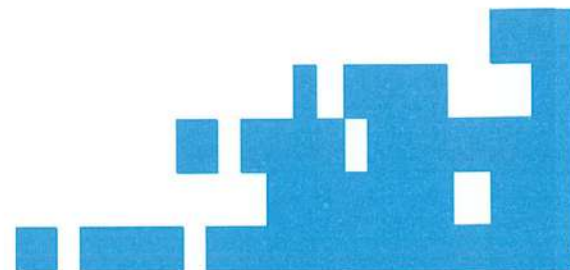
- Mengidentifikasi dan menilai risiko kesalahan penyajian material dalam laporan keuangan konsolidasian, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan, mendesain dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko tersebut, serta memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat untuk menyediakan 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

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.

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*



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.
- 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 ini dan oleh karenanya menjadi hal audit utama. Kami menguraikan hal audit utama dalam laporan auditor kami, kecuali peraturan perundang-undangan melarang

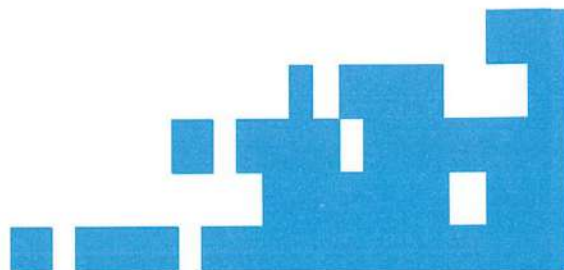
conditions that may cast significant doubt on the Group's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the consolidated financial statements or, if such disclosures are 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.*
- *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,



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.

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.

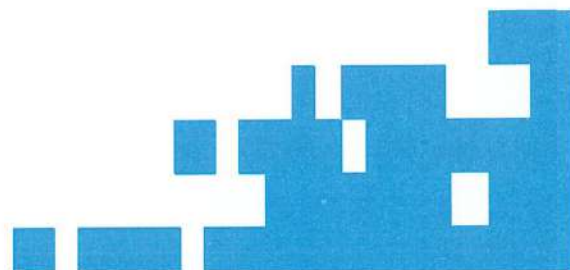
Amir Abadi Jusuf, Aryanto, Mawar & Rekan



Dedy Sukrisnadi

Nomor Izin Akuntan Publik: AP.0645/
Public Accountant License Number: AP.0645

Jakarta, 18 Juni 2025/June 18, 2025



**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN**
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION**
As of December 31, 2024 and 2023
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2024	2023	
ASET				ASSET
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan Setara Kas	2.f, 2.g, 2.h, 2.y, 5, 42	4.925.957.175	5.138.571.482	Cash and Cash Equivalents
Dana Dibatasi Penggunaannya	2.f, 2.g, 2.i, 2.y, 6, 42	3.295.188.104	2.587.812.673	Restricted Funds
Piutang Usaha				Trade Receivables
Pihak Berelasi - Neto	2.f, 2.g, 2.j, 2.y, 7, 42	1.985.883.347	1.253.114.802	Related Parties - Net
Pihak Ketiga - Neto	2.j, 2.y, 7	573.662.691	616.479.973	Third Parties - Net
Piutang Lain-lain	2.g, 2.y, 8, 42	2.486.934.641	61.586.990	Other Receivables
Persediaan	2.k, 9	1.218.052.741	1.528.349.171	Inventories
Pendapatan Masih Akan Diterima	2.g, 2.y, 10, 42	1.245.468.638	763.740.040	Accrued Income
Uang Muka Jangka Pendek dan				Short-Term Advances and
Biaya Dibayar di Muka	2.l, 11.a	321.681.052	260.184.522	Prepaid Expenses
Pajak Dibayar di Muka	2.s, 12.a	633.843.523	690.300.423	Prepaid Taxes
Aset Lancar Lainnya	13	138.904.445	123.701.643	Other Current Assets
JUMLAH ASET LANCAR		16.825.576.357	13.023.841.719	TOTAL CURRENT ASSETS
ASET TIDAK LANCAR				NON-CURRENT ASSETS
Piutang Lain-lain	2.f, 2.g, 2.j, 2.y, 8, 42	7.149.335.122	--	Other Receivable
Pendapatan masih akan diterima				
- Jangka Panjang	10	1.995.822.564	--	Accrued Income - Non Current
Uang Muka Jangka Panjang	11.b	1.563.252.080	3.093.767.915	Long-Term Advances
Investasi Entitas Asosiasi dan				Investment in Associates and
Ventura Bersama	2.d, 2.e, 14.a	6.274.420.906	5.808.370.149	Joint Ventures
Investasi Jangka Panjang	2.y, 14.b	58.977.487	35.747.769	Long-Term Investment
Aset Pajak Tangguhan	2.s, 12.e	1.642.777.316	1.216.932.650	Deferred Tax Assets
Aset Tetap	2.n, 15	29.405.153.433	26.370.631.004	Fixed Assets
Properti Investasi	2.m, 16	321.065.134	246.905.669	Investment Properties
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	2.o, 2.p, 17	30.649.008.325	30.697.675.664	Infrastructure Assets Operating Rights
Aset Takberwujud	2.aa, 18	893.669.116	576.231.411	Intangible Assets
Aset Hak Guna	2.u, 19	111.923.748	92.152.320	Right of Use Asset
Aset Tidak Lancar Lainnya	20, 2.q	208.144.284	212.057.103	Other Non-Current Assets
JUMLAH ASET TIDAK LANCAR		80.273.549.515	68.350.471.654	TOTAL NON-CURRENT ASSETS
JUMLAH ASET		97.099.125.872	81.374.313.373	TOTAL ASSETS
LIABILITAS DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
LIABILITAS JANGKA PENDEK				CURRENT LIABILITIES
Utang Usaha				Trade Payables
Pihak Berelasi	2.g, 2.y, 21, 42	1.796.057.807	4.976.299.233	Related Parties
Pihak Ketiga	2.f, 2.y, 21	2.262.552.410	2.394.977.405	Third Parties
Beban Akrua	2.y, 2.ac, 22	2.545.123.471	2.203.317.939	Accruals
Utang Pajak	2.s, 12.b	1.611.923.102	621.745.503	Taxes Payable
Pendapatan Diterima di Muka	2.r, 23	1.530.900.962	1.281.637.698	Unearned Revenue
Liabilitas Imbalan Kerja	2.v, 26.a	1.426.617.462	1.295.541.970	Employee Benefits Liabilities
Pinjaman Bank Jangka Pendek	2.g, 2.y, 24, 42	3.070.227.509	1.388.523.138	Short-Term Bank Loans
Liabilitas Jangka Panjang yang				Current Maturities of
Jatuh Tempo dalam Satu Tahun				Long-Term Liabilities
Liabilitas Sewa	2.u, 19	49.736.108	36.504.861	Lease Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	2.f, 2.g, 2.y, 28, 42	1.685.333.403	1.294.613.508	Long-Term Loans
Pinjaman Program PEN	2.g, 2.y, 27, 42	473.958.333	437.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	2.y, 29	--	1.898.852.925	Bonds
Liabilitas Jangka Pendek Lainnya	25	93.508.935	91.802.000	Other Current Liabilities
JUMLAH LIABILITAS JANGKA PENDEK		16.545.939.502	17.921.316.180	TOTAL CURRENT LIABILITIES
LIABILITAS JANGKA PANJANG				NON-CURRENT LIABILITIES
Pendapatan Diterima di Muka	2.r, 23	797.211.219	834.563.297	Unearned Revenue
Liabilitas Imbalan Kerja	2.v, 26.b	5.668.188.054	5.618.516.876	Employee Benefits Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang Setelah Dikurangi				Long-Term Liabilities - Net of
Bagian Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun				Current Maturities
Liabilitas Sewa	2.u, 19	69.422.848	74.166.028	Lease Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	2.f, 2.g, 2.y, 28, 42	30.093.432.601	20.142.027.462	Long-Term Loans
Pinjaman Program PEN	2.g, 2.y, 27, 42	2.369.791.667	2.625.000.000	PEN Program Loan
Obligasi	2.y, 29	4.786.834.608	2.594.469.619	Bonds
Sukuk	2.y, 30	1.295.446.556	498.586.194	Sukuk
Liabilitas Jangka Panjang Lainnya	31	148.196.344	159.530.476	Other Long-term Liabilities
JUMLAH LIABILITAS JANGKA PANJANG		45.228.523.897	32.546.859.952	TOTAL NON-CURRENT LIABILITIES
JUMLAH LIABILITAS		61.774.463.399	50.468.176.132	TOTAL LIABILITIES

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes to the consolidated financial statements form an integral part of these consolidated financial statements taken as a whole

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN POSISI KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF FINANCIAL POSITION (Continued)**
As of December 31, 2024 and 2023
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2024	2023	
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 sebesar 22.368.743	32	22.368.743.000	22.368.743.000	Issued and Fully Paid amounted to 22,368,743 respectively
Tambahan Penyertaan				Additional of Government
Modal Negara	33	2.000.000.000	--	Capital Investment
Saldo Laba				Retained Earnings
Ditentukan penggunaannya	35	11.350.319.578	9.476.398.277	Appropriated
Belum ditentukan penggunaannya		414.661.682	76.609.318	Unappropriated
Komponen Ekuitas Lainnya				Other Components of Equity
Akumulasi Rugi Aktuarial atas Imbalan Kerja		(886.127.336)	(1.082.459.162)	Accumulated Losses on Employee Benefit
Tambahan Modal Disetor	36	486.081	486.081	Additional Paid-in Capital
Selisih Likuidasi	37	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	35.224.981.420	30.816.675.929	Equity Attributable to Owner of the Parent Entity
Kepentingan Nonpengendali	2.c, 38	99.681.053	89.461.312	Non-Controlling Interests
JUMLAH EKUITAS		35.324.662.473	30.906.137.241	TOTAL EQUITY
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS		97.099.125.872	81.374.313.373	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes to the consolidated financial statements form an integral part of these consolidated financial statements taken 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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Catatan/ Notes	2024	2023	
PENDAPATAN				REVENUES
Pendapatan Angkutan dan Usaha Lainnya	2.g, 2.w, 2.x, 39, 42	35.926.409.909	27.764.287.041	Transportation and Other Operating Revenues
Pendapatan Konstruksi	2.w, 17	181.807.049	7.342.248.533	Construction Revenue
Jumlah Pendapatan		36.108.216.958	35.106.535.574	Total Revenues
BEBAN POKOK PENDAPATAN				COST OF REVENUES
Beban Angkutan dan Usaha Lainnya	2.w, 2.x, 2.g, 40, 42	(23.091.708.605)	(19.676.271.707)	Transportation and Other Operating Costs
Beban Konstruksi	2.w, 17	(181.807.049)	(7.342.248.533)	Construction Cost
Jumlah Beban Pokok Pendapatan		(23.273.515.654)	(27.018.520.240)	Total Cost of Revenues
LABA BRUTO		12.834.701.304	8.088.015.334	GROSS PROFIT
Beban Usaha	2.w, 41	(5.233.308.116)	(4.227.212.786)	Operating Expenses
LABA USAHA		7.601.393.188	3.860.802.548	OPERATING PROFIT
Penghasilan Keuangan	2.w, 43	493.599.135	301.722.909	Finance Income
Bagian Rugi Bersih Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	2.d, 14.a	(2.230.032.781)	(507.073.954)	Share in Net Loss of Associates and Joint Ventures
Beban Keuangan	2.w, 44	(2.567.137.244)	(1.507.438.966)	Finance Cost
Selisih Kurs	2.f	179.501.992	(57.275.927)	Foreign Exchanges
Keuntungan (Kerugian) Lain-lain - Bersih	2.w	(167.215.274)	156.750.557	Other Gains (Losses) - Net
LABA SEBELUM PAJAK		3.310.109.016	2.247.487.167	INCOME BEFORE TAX
Beban Pajak Kini	12.d	(1.572.240.079)	(144.914.096)	Current Tax Expense
Penyesuaian Pajak Periode Lalu	12.d	90.405.834	(3.475.554)	Prior Period Tax Adjustment
Beban Pajak Tangguhan	12.d	394.307.989	(227.549.380)	Deferred Tax Expense
LABA TAHUN BERJALAN		2.222.582.760	1.871.548.137	INCOME FOR THE YEAR
PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN				OTHER COMPREHENSIVE INCOME
Penghasilan (Rugi) Komprehensif Lain yang Tidak Direklasifikasi ke Laba Rugi pada Periode Berikutnya:				Other Comprehensive Income (Loss) Not to be Reclassified to Profit or Loss Subsequently:
Pengukuran Kembali				Remeasurement of Defined Benefit Obligation
Liabilitas Imbalan Pasti		252.661.291	(56.850.198)	Income Tax Effect
Efek Pajak Penghasilan Terkait	2.s, 12.e	(56.148.781)	11.703.462	
Jumlah Penghasilan (Rugi) Komprehensif Lain - Setelah Pajak		196.512.510	(45.146.736)	Total Other Comprehensive Income (Loss) - Net of Tax
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF TAHUN BERJALAN		2.419.095.270	1.826.401.401	TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR
LABA TAHUN BERJALAN YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				INCOME FOR THE YEAR ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik Entitas Induk	2.c	2.211.973.665	1.873.921.301	Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non-pengendali	2.c, 38	10.609.095	(2.373.164)	Non-Controlling Interest
JUMLAH		2.222.582.760	1.871.548.137	TOTAL
JUMLAH LABA KOMPREHENSIF YANG DAPAT DIATRIBUSIKAN KEPADA:				TOTAL COMPREHENSIVE INCOME ATTRIBUTABLE TO:
Pemilik Entitas Induk	2.c	2.408.305.491	1.828.945.530	Owner of the Parent Entity
Kepentingan Non-pengendali	2.c, 38	10.789.779	(2.544.129)	Non-Controlling Interest
JUMLAH		2.419.095.270	1.826.401.401	TOTAL
Laba per Saham Dasar	2.z, 45	99	84	Basic Earning per Share

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes to the consolidated financial statements form an integral part of these consolidated financial statements taken as a whole

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN

Untuk Tahun-tahun yang Berakhir

Pada Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023

(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, 2024 and 2023

(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

Ekuitas yang Dapat Diatribusikan kepada Pemilik Entitas Induk/ Equity Attributable to the Owner of the Parent Entity											
Catatan/ Note	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 Nonpengendali/ Non-Controlling interest	Jumlah ekuitas/ Total Equity
			Ditentukan Penggunaannya/ Appropriated	Belum Ditentukan Penggunaannya/ Unappropriated	Pengukuran Kembali Liabilitas Imbalan Pasti/ Remeasurement of Defined Benefit Obligation	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 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 (Rugi) 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
Penambahan Penyertaan Modal Negara dalam Proses Penerbitan Saham	33	--	2.000.000.000	--	--	--	--	--	2.000.000.000	--	2.000.000.000
Dividen Entitas Anak	--	--	--	--	--	--	--	--	--	(570.038)	(570.038)
Laba (Rugi) Tahun Berjalan	--	--	--	2.211.973.665	--	--	--	--	2.211.973.665	10.609.095	2.222.582.760
Pembentukan Cadangan	35	--	1.873.921.301	(1.873.921.301)	--	--	--	--	--	--	--
Pengukuran Kembali Liabilitas Imbalan Pasti	--	--	--	--	196.331.826	--	--	--	196.331.826	180.684	196.512.510
Saldo 31 Desember 2024	22.368.743.000	2.000.000.000	11.350.319.578	414.661.682	(886.127.336)	486.081	968.135	(24.069.720)	35.224.981.420	99.681.053	35.324.662.473

Balance at

December 31, 2022

Reclassification Additional
on State Equity

Dividend of Subsidiaries

Profit (Loss) For the Year

Reserve Establishment

Remeasurement of Defined

Benefit Obligation

Balance at

December 31, 2023

Additional on State Equity

Equity Participation

In Issuance Process

Dividend of Subsidiaries

Profit (Loss) For the Year

Reserve Establishment

Remeasurement of Defined

Benefit Obligation

Balance at

December 31, 2024

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes to the consolidated financial statements form an integral part of these consolidated financial statements taken as a whole

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK**
LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASIAN
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES**
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS
For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand Rupiah, Unless Otherwise Stated)

	Notes	2024	2023	
Arus Kas dari				Cash Flows from
Aktivitas Operasi				Operating Activities
Penerimaan Kas dari Pelanggan		25.369.272.501	23.922.111.200	Cash Receipts from Customers
Pembayaran kepada Pemasok		(14.294.353.570)	(12.614.784.291)	Payments to Suppliers
Pembayaran kepada Karyawan		(7.458.540.199)	(7.261.135.359)	Payments to Employees
Penerimaan dari Pemerintah		4.978.212.545	2.893.428.499	Receipts from Government
Pembayaran kepada Pemerintah		(1.004.309.937)	(656.220.091)	Payments to Government
Penerimaan Bunga		397.169.510	192.619.984	Receipts from Interest Income
Penerimaan Kas dari Restitusi Pajak	12.g	49.068.769	52.410.340	Cash Receipt from Tax Restitution
Pembayaran Pajak Penghasilan		(384.311.387)	(452.680.995)	Payment of Income Tax
Pembayaran Beban Keuangan		(2.411.259.511)	(1.357.714.336)	Payment of Finance Cost
Arus Kas Bersih yang Diperoleh dari Aktivitas Operasi		5.240.948.721	4.718.034.952	Net Cash Flow Provided by Operating Activities
Arus Kas yang digunakan untuk Aktivitas Investasi				Cash Flows used in Investing Activities
Perolehan Aset Tetap	15, 51	(4.866.268.938)	(2.844.996.137)	Acquisitions of Fixed Assets
Penjualan Aset Tetap		--	78.446.395	Disposal of Fixed Assets
Perolehan Hak Pengoperasian Aset Prasarana	17, 51	(4.812.269.040)	(3.637.895.369)	Acquisitions of Infrastructure Assets
Penambahan Properti Investasi	16	(77.622.250)	(37.901.562)	Operating Right Addition of Investment Properties
Penambahan Aset Takberwujud	18, 51	(356.063.865)	(182.588.089)	Addition of Intangible Asset
Penempatan Uang Muka Setoran Modal	11.b	(15.199.073)	(2.728.053.311)	Placement of Paid-up Capital Advance
Penempatan Investasi pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	14a	--	(22.050.000)	Placement Investment in Associate and Joint Venture
Pinjaman diberikan kepada Entitas Asosiasi		(7.476.469.185)	(30.233.000)	Loans Granted to the Associates
Penerimaan Pokok Pinjaman dari Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama		--	22.050.000	Receipt of Loan from the Associates and Joint Ventures
Penerimaan Dividen dari Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama	14a, 51	1.058.462	19.807.329	Dividend Receipts from Associate and Joint Venture
Penempatan Dana Dibatasi Penggunaannya	6	(379.901.347)	(101.878.255)	Placement of Restricted Fund
Penarikan Dana Dibatasi Penggunaannya	6	499.932.024	4.024.574.246	Drawdown of Restricted Fund
Penempatan <i>Sinking Fund</i> Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung	6	(1.455.382.451)	(900.122.689)	Placement of Sinking Fund Jakarta - Bandung High Speed Railway Project
Penarikan <i>Sinking Fund</i> Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung	6	627.976.343	--	Drawdown of Bandung High Speed Railway Project
Arus Kas Bersih yang Digunakan untuk Aktivitas Investasi		(18.310.209.320)	(6.340.840.442)	Net Cash Flows Used in Investing Activities
Arus Kas dari Aktivitas Pendanaan				Cash Flows from Financing Activities
Penerimaan Pinjaman Bank Jangka Pendek	24, 51	7.874.712.545	5.636.300.935	Receipts from Short-Term Bank Loans
Penerimaan Pinjaman Bank Jangka Panjang	28, 51	11.495.564.901	3.200.303.452	Receipts from Long-Term Bank Loans
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Pendek	24, 51	(6.193.008.174)	(6.007.777.797)	Payment from Short-Term Bank Loans
Pembayaran Pinjaman Bank Jangka Panjang	28, 51	(1.297.379.732)	(1.236.391.211)	Payment from Long-Term Bank Loans
Pembayaran Liabilitas Sewa	19, 51	(70.992.284)	(31.554.208)	Payment of Lease Liabilities
Pembayaran Pinjaman Program PEN	27, 51	(218.750.000)	(437.500.000)	Repayment from government loans
Penerimaan Obligasi	29, 51	2.200.000.000	--	Receipts from Bonds
Penerimaan Sukuk	30, 51	800.000.000	--	Receipts from Sukuk
Pembayaran Obligasi	29, 51	(1.900.000.000)	--	Repayment of Bonds
Pembayaran Biaya Emisi Obligasi	29, 51	(9.014.200)	--	Payment of Issuance Costs Bonds
Pembayaran Biaya Emisi Sukuk	30, 51	(3.418.720)	--	Payment of Issuance Costs Sukuk
Pembayaran Dividen Entitas Anak		(570.036)	(448.465)	Payments of Dividends of Subsidiaries
Arus Kas Bersih yang Diperoleh dari Aktivitas Pendanaan		12.677.144.300	1.122.932.706	Net Cash Flows Provided by Financing Activities
Penurunan Bersih Kas dan Setara Kas		(392.116.299)	(499.872.784)	Decrease in Cash and Cash Equivalents
Kas dan Setara Kas Awal Tahun		5.138.571.482	5.695.720.193	Cash and Cash Equivalents at the Beginning Year
Selisih Kurs Kas dan Setara Kas		179.501.992	(57.275.927)	Foreign Exchange Rate Cash and Cash Equivalents
Kas dan Setara Kas Akhir Tahun		4.925.957.175	5.138.571.482	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 atas laporan keuangan konsolidasian terlampir merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian secara keseluruhan

The accompanying notes to the consolidated financial statements form an integral part of these consolidated financial statements taken 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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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 Perusahaan 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. 47 tanggal 16 Agustus 2024 dari Notaris Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notaris di Bandung tentang perubahan Direksi dan Komisaris. Akta perubahan tersebut telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.09-0241626 tanggal 20 Agustus 2024.

Perusahaan berkantor pusat di Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung.

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 Sumatera. 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. 47 dated August 16, 2024 of Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notary in Bandung regarding Changes in Director and Commissioners. The Deed was approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia with Decision Letter No. AHU-AH.01.09-0241626 dated August 20, 2024.

The Company's head office is located at Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

Seluruh saham Perusahaan dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia (Catatan 54h).

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 berdaya 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 perusahaan 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 perusahaan 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)

The Company's shares of stock are wholly owned by the Government of the Republic of Indonesia (Notes 54h).

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;

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

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 *bounded 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) *Bounded 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;*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

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 Pulubrayan, berkedudukan di Medan
- 6) Balai Yasa Lahat, berkedudukan di Lahat

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 Pulubrayan, located in Medan*
- 6) *Balai Yasa Lahat, located in Lahat*

Divisi Bertujuan Khusus yaitu *Light Rail Transit* Jabodebek, berkedudukan di Bekasi.

Special Purpose Division is Light Rail Transit Jabodebek, located in Bekasi.

d. Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Beserta Karyawan

Susunan Dewan Komisaris pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 berdasarkan Akta No. 47 tanggal 16 Agustus 2024 dan Akta No. 383 tanggal 30 September 2022 dibuat 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.01.09-0241626 tanggal 20 Agustus 2024 dan No. AHU-AH.01.09-0063053 tanggal 7 Oktober 2022 adalah sebagai berikut:

d. Board of Commissioners and Directors and Employees

The composition of the Company's Board of Commissioners as of December 31, 2024 and 2023 based on the Deed No. 47 dated August 16, 2024 and the Deed No. 383 dated September 30, 2022 made in presence of Nining Puspitaningtyas, S.H., Sp.1., M.H., Notary in Bandung that have approved by the Ministry of Law and Human Rights with Decision Letter No. AHU-AH.01.09-0241626 dated August 20, 2024 and No. AHU-AH.01.09-0063053 dated October 7, 2022 are as follows:

	2024	2023	
Dewan Komisaris			Board of Commissioners
Komisaris Utama dan			<i>President Commissioner and</i>
Komisaris Independen	Said Aqil Siroj	Said Aqil Siroj	<i>Independent Commissioner</i>
Komisaris Independen	—	Riza Primadi	<i>Independent Commissioner</i>
Komisaris Independen	Rochadi	Rochadi	<i>Independent Commissioner</i>
Komisaris Independen	Endang Tirtana	Endang Tirtana	<i>Independent Commissioner</i>
Komisaris Independen	Johan Bakti Porsea Sirait	Johan Bakti Porsea Sirait	<i>Independent Commissioner</i>
Komisaris	Diah Natalisa	Diah Natalisa	<i>Commissioner</i>
Komisaris	Chairul Anwar	Chairul Anwar	<i>Commissioner</i>
Komisaris	Sri Paduka Mangkoenagoro X	Sri Paduka Mangkoenagoro X	<i>Commissioner</i>
Komisaris	Mohamad Risal Wasal	Mohamad Risal Wasal	<i>Commissioner</i>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

Berdasarkan Akta No. 47 tanggal 16 Agustus 2024 dan No. 50 tanggal 12 Desember 2023 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.01.09-0241626 tanggal 20 Agustus 2024 dan AHU-AH.01.09-0195208 tanggal 12 Desember 2023, susunan Dewan Direksi pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 sebagai berikut:

	2024	2023	
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	Dadan Rudiansyah	Sandry Pasambuna	Director of Safety and Security
Direktur Sumber Daya Manusia dan Umum	Rosma Handayani	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 2024 dan 2023, berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. 06/CH/DEKOM/III/2024 tanggal 20 Maret 2024 dan No. 08/CH/DEKOM/XI/2022 tanggal 23 November 2022 adalah sebagai berikut:

	2024	2023	
Komite Audit			Audit Committee
Ketua	Rochadi	Riza Primadi	Chairman
Anggota	Endang Tirtana	Rochadi	Member
Anggota	Johan Bakti Porsea Sirait	Johan Bakti Porsea Sirait	Member
Anggota	Ernesto	Ernesto	Member
Anggota	Amalia Setyanti Lestari	Amalia Setyanti Lestari	Member

Susunan Komite Pemantau Manajemen Risiko pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, berdasarkan Keputusan Dewan Komisaris No. 07/CH/DEKOM/III/ 2024 tanggal 21 Maret 2024 dan No. 09/CH/DEKOM/XI/2022 tanggal 23 November 2022 adalah sebagai berikut:

The composition of members of the Audit Committee as of December 31, 2024 and 2023, based on Decree of the Board of Commissioner No. 06/CH/DEKOM/III/ 2024, dated March 20, 2024 and No. 08/CH/DEKOM/XI/2022 November 23, 2022 are as follows:

The composition of the Risk Management Monitoring Committee as of December 31, 2024 and 2023, based on No. 07/CH/DEKOM/III/ 2024 dated March 21, 2024 and 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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

1. General (Continued)

	2024	2023	Monitoring Risk Management Committee
Komite Pemantau Manajemen Risiko			Chairman (concurrently Member)
Ketua (merangkap Anggota)	Chairul Anwar	Chairul Anwar	Member
Anggota	--	Endang Tirtana	Member
Anggota	Mohamad Risal Wasal	Mohamad Risal Wasal	Member
Anggota	Miranti Gani	Miranti Gani	Member
Sekretaris/Anggota	Handy Purnama	Handy Purnama	Secretary/Member

Susunan Komite Nominasi dan Remunerasi pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No. 10/CH/DEKOM/VI/ 2024 tanggal 28 Juni 2024 dan No. 03/CH/DEKOM/VIII/2022 tanggal 30 Agustus 2022 adalah sebagai berikut:

The composition of the Nomination and Remuneration Committee changes as of December 31, 2024 and 2023, based on the Decree of Board of Commissioners No. 10/CH/DEKOM/ VI/2024 dated June 28, 2024 and No. 03/CH/DEKOM/ VIII/2022 dated August 30, 2022 as follows:

	2024	2023	Nomination and Remuneration Committee
Komite Nominasi dan Remunerasi			Chairman (concurrently Member)
Ketua (merangkap Anggota)	Said Aqil Siroj	Said Aqil Siroj	Member
Anggota	Diah Natalisa	Diah Natalisa	Member
Anggota	Sri Paduka Mangkoenagoro X	Sri Paduka Mangkoenagoro X	Member
Anggota	Corina D. Riantoputra	Corina D. Riantoputra	Member
Anggota	Satia Indrarini	--	Member

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, kepala satuan pengendali internal dan sekretaris Perusahaan adalah sebagai berikut:

As of December 31, 2024 and 2023, the head of the internal control unit and the Company secretary are as follows:

	2024	2023	Internal Audit Unit (SPI) and Corporate Secretary
Satuan Pengendali Internal (SPI) dan Sekretaris Perusahaan			Head of Internal Audit (SPI)
Ketua Satuan Pengendali Internal	--	Dwi Erni Ratnawati	Corporate Secretary
Sekretaris Perusahaan	Raden Agus Dwinanto Budiadji	Raden Agus Dwinanto Budiadji	

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, jumlah karyawan (tidak termasuk Direksi) Perusahaan dan entitas anak masing-masing sejumlah 56.276 pegawai (31.486 pegawai tetap, 24.790 pegawai tidak tetap dan alih daya) dan 53.460 pegawai (31.624 pegawai tetap, 21.836 pegawai tidak tetap dan alih daya (tidak diaudit)).

As of December 31, 2024 and 2023, the number of employees (excluding Directors) The Company and subsidiaries are 56,276 employees (31,486 fixed, 24,790 contracted and outsourcing) employees and 53,460 employees (31,624 fixed, 21,836 contracted and outsourcing), respectively (unaudited).

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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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 20 November 2024, Perusahaan telah melunasi Obligasi I seri B 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 10 Desember 2024, Perusahaan telah melunasi Obligasi I seri A Kereta Api Indonesia Tahun 2019 sebesar Rp900.000.000.

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 I Tahun 2022 dengan jumlah pokok sebesar Rp1.500.000.000 dan Sukuk Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022 dengan sisa imbalan Ijarah sebesar Rp500.000.000 dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 3 Agustus 2022.

Penawaran perdana penerbitan Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024 dengan jumlah pokok sebesar Rp700.000.000 dan Sukuk Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024 dengan sisa imbalan Ijarah sebesar Rp300.000.000 telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 12 Agustus 2024.

1. General (Continued)

On November 18, 2022, the Company has paid off Kereta Api Indonesia Bond I series A year 2017 of Rp1,000,000,000.

On November 20, 2024, the Company has paid off Kereta Api Indonesia Bond I series B year 2017 of Rp1,000,000,000.

On 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.

On December 10, 2024, the Company has paid off Kereta Api Indonesia Bond I series A year 2019 of Rp900,000,000.

On July 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.

The issuance of Continuing Bonds II Kereta Api Indonesia Phase II Year 2024 with a principal amount of Rp700,000,000 and Continuing Sukuk I Kereta Api Indonesia Phase II Year 2024 with a remaining Ijarah benefit amount of Rp300,000,000 were listed on the Indonesia Stock Exchange on August 12, 2024.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

Pada tanggal 13 November 2024, Perusahaan telah mendapatkan surat pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) No. S-153/D.04/2024 atas Penawaran perdana penerbitan Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024 dengan jumlah pokok sebesar Rp1.500.000.000 dan Sukuk Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024 dengan sisa imbalan Ijarah sebesar Rp500.000.000 dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 20 November 2024.

Pada tanggal 31 Desember 2024, jumlah utang obligasi dan sukuk ijarah adalah sebesar Rp6.100.000.000 dengan rincian sebagai berikut:

1. General (Continued)

As of November 13, 2024, the Company obtained an effective statement from Financial Services Authority (OJK) No. S-153/D.04/2024 for Initial Public Offering on the issuance of Continuing Bonds II Kereta Api Indonesia Phase I Year 2024 with a principal amount of Rp1,500,000,000 and Continuing Sukuk II Kereta Api Indonesia Phase I Year 2024 with a remaining Ijarah benefit amount of Rp500,000,000 were listed on the Indonesia Stock Exchange on November 20, 2024.

As of December 31, 2024, the amount of bonds payables and sukuk ijarah amounted to Rp6,100,000,000 with detail as follows:

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 II Kereta Api Indonesia Tahun 2019/ Kereta Api Indonesia Bond II Year 2019 Seri/ Serie B	1.100.000.000	8,20%	7	13 Desember 2019/ December 13, 2019	13 Desember 2026/ December 13, 2026
2	Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022/ Kereta Api Indonesia Continuing Bond I Phase I Year 2022 Seri/ Serie A	634.000.000	7,10%	5	5 Agustus 2022/ August 5, 2022	5 Agustus 2027/ August 5, 2027
	Seri/ Serie B	866.000.000	8,00%	7	5 Agustus 2022/ August 5, 2022	5 Agustus 2029/ August 5, 2029
3	Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024/ Kereta Api Indonesia Continuing Bond I Phase II Year 2024 Seri/ Serie A	67.000.000	6,90%	3	9 Agustus 2024/ August 9, 2024	9 Agustus 2027/ August 9, 2027
	Seri/ Serie B	295.500.000	7,20%	5	9 Agustus 2024/ August 9, 2024	9 Agustus 2029/ August 9, 2029
	Seri/ Serie C	337.500.000	7,30%	7	9 Agustus 2024/ August 9, 2024	9 Agustus 2031/ August 9, 2031
4	Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024/ Kereta Api Indonesia Continuing Bond II Phase I Year 2024 Seri/ Serie A	437.800.000	6,70%	3	19 November 2024/ November 19, 2024	19 November 2027/ November 19, 2027
	Seri/ Serie B	448.360.000	7,00%	5	19 November 2024/ November 19, 2024	19 November 2029/ November 19, 2029
	Seri/ Serie C	613.840.000	7,10%	7	19 November 2024/ November 19, 2024	19 November 2031/ November 19, 2031

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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 Tahap I Tahun 2022/ <i>Kereta Api Indonesia</i> <i>Continuing Sukuk Ijarah I Phase I Year 2022</i>					
	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
2	Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024/ <i>Kereta Api Indonesia</i> <i>Continuing Sukuk Ijarah I Phase II Year 2024</i>					
	Seri/ Serie A	62.500.000	4.312.500	3	9 Agustus 2024/ August 9, 2024	9 Agustus 2027/ August 9, 2027
	Seri/ Serie B	127.270.000	9.163.440	5	9 Agustus 2024/ August 9, 2024	9 Agustus 2029/ August 9, 2029
	Seri/ Serie C	110.230.000	8.046.790	7	9 Agustus 2024/ August 9, 2024	9 Agustus 2031/ August 9, 2031
3	Sukuk Ijarah Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024/ <i>Kereta Api Indonesia</i> <i>Continuing Sukuk Ijarah II Phase I Year 2024</i>					
	Seri/ Serie A	116.540.000	7.808.180	3	19 November 2024/ November 19, 2024	19 November 2027/ November 19, 2027
	Seri/ Serie B	83.135.000	5.819.450	5	19 November 2024/ November 19, 2024	19 November 2029/ November 19, 2029
	Seri/ Serie C	300.325.000	21.323.075	7	19 November 2024/ November 19, 2024	19 November 2031/ November 19, 2031

f. Entitas Anak

Perusahaan memiliki entitas anak pada
31 Desember 2024 dan 2023 sebagai
berikut:

f. The Subsidiaries

*The Company has subsidiaries as of
December 31, 2024 and 2023 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	
						2024 (%)	2023 (%)	2024 Rp	2023 Rp
1	PT Reska Multi Usaha (RMU)	Jakarta	Restoran Kereta Api/ The Railways Restaurant	2003	2003	99,74	99,74	783.454.192	560.460.847
2	PT Railink (Railink)	Jakarta	Transportasi Kereta Api Bandara/ Airport Railways	2005	2014	60,00	60,00	434.921.035	423.753.460
3	PT Kereta Commuter Indonesia (KCI)	Jakarta	Transportasi Kereta Commuter/ Commuter Railways	2008	2008	99,78	99,78	3.974.460.215	3.392.366.123
4	PT KA Logistik (KALOG)	Jakarta	Distribusi Logistik berbasis Kereta Api/ Railway-Based Logistic Service	2009	2009	99,30	99,30	926.363.172	865.859.021
5	PT KA Properti Manajemen (KAPM)	Jakarta	Pengelolaan Aset Properti Perkeretaapian/ Railway Property Asset Management	2009	2009	99,63	99,63	1.215.899.264	825.751.525
6	PT KA Pariwisata (KAWIS)	Jakarta	Pariwisata Kereta Api/ Railways Tourism	2009	2010	99,90	99,90	328.536.295	299.222.056

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

1. Umum (Lanjutan)

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 25 tanggal 31 Agustus 2023 oleh Notaris Julius Purnawan, S.H., M.Si. mengenai Perubahan Modal Dasar. Perubahan ini telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam surat keputusan No. AHU-0053016.AH.01.02 tanggal 5 September 2023.

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:

- 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. General (Continued)

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. 25 dated August 31, 2023 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-0053016.AH.01.02 dated September 5, 2023.

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:

- 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

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 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.

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.

1. General (Continued)

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 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.*

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. Umum (Lanjutan)

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 (Catatan 54a).

- 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 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 KALOG 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.

1. General (Continued)

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 (Notes 54a).

- 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).

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

1. Umum (Lanjutan)

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.

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 KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. General (Continued)

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.

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 KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

1. Umum (Lanjutan)

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 KAWIS telah mengalami perubahan berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT Kereta Api Pariwisata No. 77, tanggal 13 November 2020 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-0193367.AH.01.11 Tahun 2020 tanggal 18 November 2020.

Modal dasar KAWIS sebesar Rp99.100.000 terbagi atas 24.775 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

1. General (Continued)

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. 77, dated November 13, 2020 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-0193367.AH.01.11 year 2020 dated November 18, 2020.

The authorized capital of KAWIS amounted to Rp99,100,000 composed of 24,775 shares with par value of Rp1,000 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 disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan 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 No. VIII.G.7 tentang 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.

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

2. Material Accounting Policies Information

a. Statement of Compliance

The consolidated financial statements were prepared and presented in accordance with Indonesian Financial Accounting Standards which include the Statement of Financial Accounting Standards (PSAK) and Interpretation of Financial Accounting Standards (ISAK) which issued by the Financial Accounting Standard Board-Indonesian Institute of Accountant (DSAK-IAI), and regulations in the Capital Market include Regulations No. VIII.G.7 regarding the Presentation and Disclosure of Financial Statements of Issuers or Public Companies.

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.

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 (is substantive rights) are considered when

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

saat menilai apakah Grup mengendalikan entitas lain.

assessing whether the Group controls another entity.

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.

The Group financial statements incorporate the results, cash flows, assets and liabilities of the Company and all of its directly and indirectly controlled subsidiaries. The 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.

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.

A parent entity 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.

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.

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.

Grup menyajikan kepentingan non-pengendali di ekuitas dalam laporan posisi keuangan konsolidasian, terpisah dari ekuitas pemilik entitas induk.

The Group presents non-controlling interest in equity in the consolidated statement of financial position, separately from the equity owners of the parent.

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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 keuangan dan operasional *investee*, tetapi tidak mengendalikan atau mengendalikan bersama atas kebijakan tersebut (pengaruh signifikan).

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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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 subsidiaries; 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 investee but is not control or joint control over those policies (significant influence).

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

Grup menghentikan penggunaan metode ekuitas sejak tanggal ketika investasinya berhenti menjadi investasi pada entitas asosiasi sebagai berikut:

- (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.

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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

The Group discontinue the use of the equity method from the date when its investment ceases to be an associate as follows:

- (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.*

e. Joint 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Operator bersama mengakui hal berikut terkait dengan kepentingannya dalam operasi bersama:

A joint operator recognize in relation to its interest in a joint operation:

- (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.

- (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) 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.

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.

Venturer bersama mengakui kepentingannya dalam ventura bersama sebagai investasi dan mencatat investasi tersebut dengan menggunakan metode ekuitas.

Joint venturers recognize its interest in a joint venture as an investment and accounts for that investment using the equity method.

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.

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.

Transaksi-transaksi selama periode dan 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 2024 dan 2023 sebagai berikut:

Transactions during the period and 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, 2024 and 2023 as follows:

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Mata Uang Asing (Nilai Penuh)	2024	2023	Foreign Currency (Full Amount)
Dolar Amerika Serikat	16.162	15.416	United States Dollar
Yen Jepang	102	110	Japanese Yen
Euro	16.851	17.140	Euro
Yuan China	2.214	2.170	Yuan China

Selisih kurs yang timbul dari penyelesaian pos moneter dan dari penjabaran pos moneter dalam mata uang asing diakui dalam laba rugi.

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);
 - 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;

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);*
 - 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;*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

- 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 yang mana 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.

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.

Seluruh transaksi dan saldo yang signifikan dengan pihak berelasi diungkapkan dalam Catatan 42.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- 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.

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.

All significant transactions and balances with related parties are disclosed in Note 42.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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.

i. Dana Dibatasi Penggunaannya

Rekening yang dibatasi penggunaannya dan atau digunakan sebagai jaminan diklasifikasi berdasarkan jatuh temponya.

j. Piutang Usaha

Piutang usaha merupakan jumlah yang akan diterima dari pelanggan atas layanan yang diberikan dari kegiatan usaha.

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.

k. Persediaan

Persediaan dinyatakan berdasarkan jumlah terendah antara biaya perolehan dan nilai realisasi neto. Biaya persediaan terdiri dari seluruh biaya pembelian, biaya 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.

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.

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. Restricted Fund

Current accounts which are restricted and or used as security are classified based on the maturity.

j. Trade Receivables

Trade receivables are amounts due to customers for services rendered in the ordinary course of business.

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. 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 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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. Biaya Dibayar di Muka

Biaya dibayar di muka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan menggunakan metode garis lurus.

l. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are amortized to operations using straight-line method over their beneficial periods.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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 aset tetap selama periode tertentu untuk tujuan selain untuk memproduksi persediaan selama periode tersebut.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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 consequence of having used the item during a particular period for purposes other than to produce inventories during that period.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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 fixed assets are presented as part of the fixed assets under "assets under construction" 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

Pada akhir periode pelaporan, Grup melakukan penelaahan berkala atas masa manfaat, nilai residu, metode penyusutan, dan sisa umur pemakaian berdasarkan kondisi teknis.

o. Perjanjian Konsesi Jasa

Grup telah menerapkan ISAK 112, "Perjanjian Konsesi Jasa" (ISAK 112) dan ISAK 229, "Perjanjian Konsesi Jasa: Pengungkapan" (ISAK 229) sehubungan dengan hak pengoperasian aset.

ISAK 112 mengatur prinsip umum dalam pengakuan dan pengukuran hak dan kewajiban terkait dengan perjanjian konsesi jasa. ISAK 112 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.

Operator memiliki akses untuk mengoperasikan infrastruktur dalam menyediakan jasa publik untuk kepentingan pemberi konsesi sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dalam kontrak.

ISAK 229 memberikan panduan spesifik mengenai pengungkapan yang diperlukan atas perjanjian konsesi jasa.

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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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. Service Concession Arrangement

The Group has adopted ISAK 112, "Service Concession Arrangement" (ISAK 112) and ISAK 229, "Service Concession Arrangement: Disclosure" (ISAK 229) related to operating rights of assets.

ISAK 112 determines the general principles in the recognition and measurement of liabilities and rights related to service concession arrangement. ISAK 112 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.

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 229 provides specific guidance for the required disclosures regarding the service concession arrangement.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

Hak pengoperasian aset yang diberikan kepada Grup dapat dialihkan dengan persetujuan Pemerintah/ DJKA.

Hak Pengoperasian aset diamortisasi sepanjang masa konsesi berkisar antara 30-50 tahun.

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.

Selama periode konstruksi, Grup mengakui pendapatan dan biaya konstruksi sesuai dengan penambahan aset konsesi.

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.

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.

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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

The operation rights of asset granted to the Group are transferrable with approval from the Government/ DJKA.

The operating rights of assets are amortized over the concession period ranging from 30-50 years.

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.

During the construction period, the Group recognizes revenues and costs of construction in accordance with the addition of concession assets.

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.

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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 capitalized up to the date when construction is complete. For borrowings that are directly attributable to a qualifying asset, the amount to be capitalized 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 capitalized is determined by applying a capitalisation on rate to the amount expended on the qualifying assets. The capitalisation on 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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

Pendapatan diterima di muka atas angkutan penumpang merupakan pendapatan atas jasa angkutan penumpang pengguna kereta api yang realisasi keberangkatannya pada periode berikutnya.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

Unearned revenues from passenger transportation represent revenue as on passenger transport services by train which the travel realization departure is in next period.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

Seluruh perbedaan temporer kena pajak diakui sebagai liabilitas pajak tangguhan, kecuali perbedaan temporer kena pajak yang berasal dari:

a) pengakuan awal goodwill; atau

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

- 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.

Setiap pengurangan tersebut dilakukan pembalikan atas aset pajak tangguhan hingga kemungkinan besar laba kena pajak yang tersedia jumlahnya memadai.

Grup melakukan saling hapus aset pajak tangguhan dan liabilitas pajak tangguhan jika dan hanya jika:

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- 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.

Any such reduction shall be reversed to the extent that it becomes probable that sufficient taxable profit will be available.

The Group offsets deferred tax assets and deferred tax liabilities if, and only if:

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

- 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 jumlah signifikan atas aset atau liabilitas pajak tangguhan diperkirakan untuk diselesaikan atau dipulihkan.

Grup melakukan saling hapus atas aset pajak kini dan liabilitas pajak kini jika dan hanya jika, Grup:

- 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.

- 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.

Aset Pengampunan Pajak pada awalnya diakui sebesar nilai yang disetujui dalam SKPP.

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.

Uang tebusan yang dibayarkan oleh Grup untuk memperoleh pengampunan pajak diakui sebagai beban pada periode dimana SKPP diterima oleh Grup.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- 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.

The Group offsets current tax assets and current tax liabilities if, and only if, the Group:

- 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. 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.

Tax Amnesty Assets are initially recognized at the value stated in SKPP.

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Setelah pengakuan awal, Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak diukur sesuai dengan SAK yang relevan sesuai dengan klasifikasi masing-masing Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak.

Sehubungan dengan Aset dan Liabilitas Pengampunan Pajak yang diakui, Grup telah mengungkapkan dalam laporan keuangannya:

- a. Tanggal SKPP;
- b. Jumlah yang diakui sebagai Aset Pengampunan Pajak sesuai SKPP; dan
- c. Jumlah yang diakui sebagai Liabilitas Pengampunan Pajak.

u. Sewa

Grup sebagai Penyewa (Lessee)

Pada tanggal inisiasi 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 identifikasi selama suatu jangka waktu untuk dipertukarkan dengan imbalan. Untuk menilai apakah suatu kontrak memberikan hak untuk mengendalikan suatu aset identifikasi, Grup menilai apakah:

- a. Kontrak melibatkan penggunaan suatu aset identifikasi – 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;
- b. Grup memiliki hak untuk memperoleh secara substansial seluruh manfaat ekonomi 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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

With respect to Tax Amnesty Assets and Liabilities recognized, the Group has disclosed the following in its financial statements:

- 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. 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. 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;
- 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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 insepisi 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, 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 memindahkan aset pendasar atau untuk merestorasi aset pendasar atau tempat di mana aset berada, dikurangi insentif sewa yang diterima.

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.

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, 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 the underlying asset or the site on which it is located, less any lease incentives received.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

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.

Setelah tanggal permulaan, Grup mengukur liabilitas sewa dengan:

- Meningkatkan jumlah tercatat untuk merefleksikan bunga atas liabilitas sewa;
- Mengurangi jumlah tercatat untuk merefleksikan sewa yang telah dibayar; dan
- Mengukur kembali jumlah tercatat untuk merefleksikan penilaian kembali atau modifikasi sewa atau untuk merefleksikan pembayaran sewa tetap secara substansi kembali.

Setelah tanggal permulaan, Grup mengukur liabilitas sewa dengan:

- Meningkatkan jumlah tercatat untuk merefleksikan bunga atas liabilitas sewa;
- Mengurangi jumlah tercatat untuk merefleksikan sewa yang telah dibayar; dan
- Mengukur kembali jumlah tercatat untuk merefleksikan penilaian kembali atau modifikasi sewa atau untuk merefleksikan pembayaran sewa tetap secara substansi kembali.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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.

After the commencement date, the Group shall measure the lease liability by:

- 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.*

After the commencement date, the Group shall measure the lease liability by:

- 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.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

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.

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.

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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.

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.

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. 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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 237 dan melibatkan pembayaran pesangon.

Grup mengukur pesangon pada saat pengakuan awal, dan mengukur dan mengakui perubahan selanjutnya, sesuai dengan sifat imbalan kerja.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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. 6/2023, 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 237 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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.

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; dan
 - 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).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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. 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; and
 - 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).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Kewajiban pelaksanaan dapat dipenuhi dengan cara sebagai berikut:

- Suatu waktu tertentu (umumnya janji untuk menyerahkan barang ke pelanggan); atau
- 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 115: 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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

A performance obligation may be satisfied at the following:

- *A point in time (typically for promises to transfer goods to a customer); or*
- *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 performance as the Group performs;*
- *The Group performance creates or enhances an asset that the customer controls as the asset is created or enhanced; and*
- *The Group 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 115: 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**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 yang diperoleh dari pemerintah 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 *Infrastructure maintenance Operation* (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 *Track Access Charge* (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.

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 method.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

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 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.

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.

(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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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 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 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.

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) 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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.

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.

(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.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

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.

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.

(iii) Aset Keuangan yang Diukur pada Nilai Wajar Melalui Laba Rugi ("FVTPL")

(iii) Financial Assets Measured at Fair Value Through Profit or Loss ("FVTPL")

Aset keuangan yang diukur pada FVTPL adalah aset keuangan yang tidak memenuhi kriteria untuk diukur pada biaya perolehan diamortisasi atau untuk diukur FVTOCI.

Financial assets measured at FVTPL are those which do not meet both criteria for neither amortized costs nor 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.

After initial recognition, FVTPL financial assets are measured at fair value. The changes in fair value are recognized in profit or loss.

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 (*held for trading*) 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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

**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; dan
- (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 115.
- (d) Imbalan kontijensi yang diakui oleh pihak pengakusisi dalam kombinasi bisnis ketika PSAK 103 diterapkan. Imbalan kontijensi selanjutnya diukur pada nilai wajar dan selisihnya dalam laba rugi.

Saat pengakuan awal Grup dapat membuat penetapan yang takterbatalkan 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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

**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; and
- (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 and
 - (ii) the amount initially recognised less, when appropriate, the cumulative amount of income recognised in accordance with the principles of PSAK 115.
- (d) Contingent consideration recognised by an acquirer in a business combination to which PSAK 103 applies. Such contingent consideration shall subsequently be measured at fair value with changes recognised in profit or loss.

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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

- (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.

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 kedaluwarsa.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- (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 key management personnel.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

Penurunan Nilai Aset Keuangan

Grup mengakui kerugian kredit ekspektasian untuk aset keuangan yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi, aset keuangan yang diukur pada FVTOCI.

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.

Grup menerapkan metode yang disederhanakan untuk mengukur kerugian kredit ekspektasian tersebut terhadap piutang usaha dan aset kontrak tanpa komponen pendanaan yang signifikan.

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.

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.

Pengukuran kerugian kredit ekspektasian dari instrumen keuangan dilakukan dengan suatu cara yang mencerminkan:

- i. Jumlah yang tidak bias dan rata-rata probabilitas tertimbang yang ditentukan dengan mengevaluasi serangkaian kemungkinan yang dapat terjadi;
- ii. Nilai waktu uang; dan

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

Impairment of Financial Assets

The Group recognizes expected credit loss for its financial assets measured at amortized costs and financial assets measured at FVTOCI.

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.

The Group applied a simplified approach to measure such expected credit loss for trade receivables and contract assets without significant financing component.

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.

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.

The expected credit loss of financial instruments are conducted by a means which reflect:

- i. An unbiased and probability-weighted amount that reflects a range of possible outcomes;*
- ii. Time value of money; and*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

- 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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

- iii. Reasonable and supportable information that is available without undue cost or effort about past events, current conditions and forecasts of future conditions.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**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 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**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 berintens 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**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); dan
- (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

Labar 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 labar 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**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); and
- (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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**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.

ab. 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.

ac. 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.

ab. 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.*

ac. 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**2. Informasi Kebijakan Akuntansi Material
(Lanjutan)**

ad. 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.

**2. Material Accounting Policies Information
(Continued)**

ad. 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. Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan
("PSAK") yang Berlaku Efektif**

DSAK-IAI juga mengesahkan perubahan 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.

Berikut amendemen dan revisi atas standar yang berlaku efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2024, dengan penerapan dini diperkenankan yaitu:

- Amendemen PSAK 201: Penyajian Laporan Keuangan tentang Kewajiban Diklasifikasikan Sebagai Lancar atau Tidak Lancar;
- Amendemen PSAK 201: Penyajian Laporan Keuangan tentang Liabilitas Jangka Panjang dengan Kovenan;
- Amendemen PSAK 116: Sewa tentang Liabilitas Sewa dalam Jual dan Sewa-Balik;
- Amendemen PSAK 207: Laporan Arus Kas dan amendemen PSAK 107: Instrumen Keuangan Pengungkapan tentang Pengaturan Pembiayaan Pemasok; dan
- Revisi PSAK 409: Akuntansi Zakat, Infak, dan Sedekah dan Revisi PSAK 401: Penyajian Laporan Keuangan Syariah.

**3. Effective Statements of Financial
Accounting Standard ("PSAK")**

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 requirement in each PSAK and ISAK.

The following are amendment and revisions to standards which effective for periods beginning on or after January 1, 2024, with early adoption is permitted, are as follows:

- Amendments PSAK 201: Presentation of Financial Statements regarding Classification of Liabilities as Current or Noncurrent;
- Amendments PSAK 201: Presentation of Financial Statements related to Non-Current Liabilities with Covenants;
- Amendments PSAK 116: Lease regarding Lease Liability in a Sale and Leaseback;
- Amendments PSAK 207: Statement of Cash Flows and PSAK 107: Financial Instrument: Disclosure regarding Supplier Finance Arrangements; and
- Revision PSAK 409: Accounting for Zakat, Infaq, dan Sadaqah and Revision PSAK 401: Presentation of Sharia Financial Statements.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting**

Implementasi standar-standar tersebut tidak memiliki dampak yang material terhadap jumlah yang dilaporkan pada periode berjalan atau tahun sebelumnya.

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.

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 terdukung 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments**

The implementation of the above standards had no material effect on the amounts reported for the current period or prior financial year.

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

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, 8 dan 10.

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).

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.

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

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, 8 and 10.

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).

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

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.

Grup 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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

Impairment of Non-Financial Assets

An impairment exists when the carrying value of an asset or a cash generating 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.

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 judgement 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

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.

Infrastructure Maintenance Operation (IMO)

Prasarana perkeretaapian merupakan Barang Milik Negara yang pengelolaan, pemeliharaan, dan pengoperasiannya ditugaskan Perusahaan sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012. Biaya pemeliharaan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara atau disebut dengan Infrastructure Maintenance and Operation (IMO) menjadi tanggung jawab Pemerintah, dengan pendanaan yang dialokasikan melalui APBN dan/atau APBD-P sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Besaran biaya IMO ditetapkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan pedoman perhitungan biaya dan dibatasi paling tinggi sebesar alokasi anggaran yang tersedia. Nilai tersebut menjadi dasar dalam penyusunan dan penandatanganan kontrak antara Pemerintah dengan BUMN yang menerima penugasan, setelah diterbitkannya Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

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.

Infrastructure Maintenance Operation (IMO)

Railway infrastructure is classified as State-Owned Assets, the management, maintenance, and operation of which are assigned to the Company in accordance with Presidential Regulation No. 53 of 2012. The costs for the maintenance and operation of state-owned railway infrastructure, referred to as Infrastructure Maintenance and Operation (IMO), are the responsibility of the Government and are funded through the State Budget (APBN) and/or Revised Regional Budgets (APBD-P) in accordance with prevailing laws and regulations. The amount of IMO cost is determined by the Minister of Transportation based on cost calculation guidelines and is capped at the maximum amount allocated in the budget. This amount serves as the basis for the preparation and signing of contracts between the Government and the State-Owned Enterprise (BUMN) assigned to carry out the task, following the issuance of the Budget Implementation List (DIPA).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**4. Sumber Ketidakpastian Estimasi dan
Pertimbangan Akuntansi yang Penting
(Lanjutan)**

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 33 Tahun 2024, dalam hal realisasi biaya IMO melebihi nilai kontrak, BUMN yang memperoleh penugasan dapat mengajukan usulan atas kekurangan pembayaran kepada Menteri. Usulan tersebut akan dievaluasi oleh instansi yang menyelenggarakan fungsi pengawasan keuangan negara. Apabila hasil evaluasi menyatakan terdapat kekurangan pembayaran, Menteri Perhubungan akan melakukan koordinasi dengan Menteri Keuangan dan Menteri BUMN untuk menyepakati langkah penyelesaian lebih lanjut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Track Access Charges (TAC)

Pada tanggal 28 Maret 2024, telah terbit Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 20 Tahun 2024 tentang Perubahan atas 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.

Pada tanggal 31 Desember 2024 telah terbit keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 179 Tahun 2024 tentang Penetapan besaran satuan biaya penggunaan prasarana dan besaran factor prioritas pada perhitungan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian milik Negara.

Perusahaan dapat mengajukan keringanan PNBP terutang sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan No. 206/PMK.02/2021 tentang petunjuk teknis pengajuan dan penyelesaian keberatan Keringanan, dan Pengembalian Penerimaan Negara Bukan Pajak.

**4. Source of Estimation Uncertainty and
Critical Accounting Estimates and
Judgments (Continued)**

Furthermore, pursuant to Presidential Regulation No. 33 of 2024, if the actual realization of IMO costs exceeds the contracted value, the assigned BUMN may submit a proposal for the shortfall to the Minister. Such a proposal will be evaluated by the institution responsible for state financial oversight. Should the evaluation conclude that there is a shortfall in payment, the Minister of Transportation will coordinate with the Minister of Finance and the Minister of State-Owned Enterprises to agree on further steps for settlement in accordance with the applicable regulations.

Track Access Charges (TAC)

On March 28, 2024, Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 20 of 2024 concerning Amendments to Regulation of the Minister of Finance No. 138/PMK.02/2021 concerning Types and Rate on Types of Non-Tax State Revenue that are Volatile and Urgent Needs that Apply to the Ministry of Transportation was issued.

On December 31, 2024, the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia issued Decree Number KM 179 of 2024 concerning the Determination of the Unit Cost of Infrastructure Usage and the Priority Factor in the Calculation of the Use of State-Owned Railway Infrastructure.

The Company may apply for a reduction of payable Non-Tax State Revenue (PNBP) in accordance with Ministry of Finance Regulation No. 206/PMK.02/2021 concerning technical guidelines for the submission and resolution of objections, reductions, and refunds of Non-Tax State Revenue.

5. Kas dan Setara Kas

	2024	2023
Kas		
Kas Stasiun	8.814.527	2.562.969
Kas Kantor	7.414.893	18.253.925
Jumlah Kas	16.229.420	20.816.894

5. Cash and Cash Equivalents

Cash on Hand
Cash on Hand-Stations
Cash on Hand-Office
Total Cash on Hand

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

5. Kas dan Setara Kas (Lanjutan)

5. Cash and Cash Equivalents (Continued)

	2024	2023
Bank		
Pihak Berelasi (Catatan 42)	4.222.719.440	3.456.887.394
Pihak Ketiga		
PT Bank Central Asia Tbk	155.842.997	141.792.873
PT Bank Permata Tbk	51.264.503	51.148.964
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	46.831.606	23.655.075
PT BPD Jawa Barat dan Banten Tbk	25.692.513	42.135.072
PT Bank CIMB Niaga Tbk	17.116.387	7.612.571
PT Bank DKI	4.857.381	3.639.375
PT Bank HSBC Indonesia	3.337.119	3.332.519
PT BPD Jawa Tengah	1.634.692	--
PT Bank Maybank Indonesia Tbk	553.570	548.402
PT Bank Danamon Indonesia Tbk	391.832	386.983
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	275.833	--
PT Bank Mega Tbk	9.882	--
Sub Jumlah	307.808.315	274.251.834
Jumlah Bank	4.530.527.755	3.731.139.228
Deposito Berjangka		
Pihak Berelasi (Catatan 42)	379.200.000	1.386.615.360
Jumlah Deposito	379.200.000	1.386.615.360
Jumlah	4.925.957.175	5.138.571.482

Banks
<i>Related Parties (Note 42)</i>
<i>Third Parties</i>
<i>PT Bank Central Asia Tbk</i>
<i>PT Bank Permata Tbk</i>
<i>PT BPD Sumatera Selatan and Bangka Belitung</i>
<i>PT BPD Jawa Barat dan Banten Tbk</i>
<i>PT Bank CIMB Niaga Tbk</i>
<i>PT Bank DKI</i>
<i>PT Bank HSBC Indonesia</i>
<i>PT BPD Jawa Tengah</i>
<i>PT Bank Maybank Indonesia Tbk</i>
<i>PT Bank Danamon Indonesia Tbk</i>
<i>Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia</i>
<i>PT Bank Mega Tbk</i>
Sub Total
Total Bank
Time Deposit
<i>Related Parties (Note 42)</i>
Total Deposit
Total

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2024	2023
Kas		
Rupiah	16.229.420	20.816.894
Bank		
Rupiah	2.515.872.512	2.548.877.622
Dolar Amerika Serikat	2.008.026.027	1.173.196.787
Euro	5.982.417	8.372.273
Yen Jepang	646.799	692.546
Deposito Berjangka		
Rupiah	379.200.000	615.815.360
Dolar Amerika Serikat	--	770.800.000
Jumlah	4.925.957.175	5.138.571.482

Cash
<i>Rupiah</i>
Banks
<i>Rupiah</i>
<i>United States Dollar</i>
<i>Euro</i>
<i>Japanese Yen</i>
Time Deposit
<i>Rupiah</i>
<i>United States Dollar</i>
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:

	2024	2023
Dolar Amerika Serikat	--	2,85% - 5,25%
Rupiah	3,25% - 8,19%	2,40% - 6,00 %
Jangka Waktu	1-3 Bulan/ <i>Months</i> <i>Automatic Roll Over</i> (ARO)	1-3 Bulan/ <i>Months</i> <i>Automatic Roll Over</i> (ARO)

<i>United States Dollar</i>
<i>Rupiah</i>
<i>Maturity Period</i>

6. Dana Dibatasi Penggunaannya

6. Restricted Funds

	2024	2023
Pihak Berelasi (Catatan 42)	3.268.240.606	2.560.880.158
Sub Jumlah		
Pihak Ketiga		
PT Bank Central Asia Tbk	26.932.515	26.932.515
China Development Bank	14.983	--
Pihak Ketiga - Neto	26.947.498	26.932.515
Jumlah	3.295.188.104	2.587.812.673

<i>Related Parties (Note 42)</i>
Sub Total
Third Party
<i>PT Bank Central Asia Tbk</i>
<i>China Development Bank</i>
Third Parties - Net
Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

6. Dana Dibatasi Penggunaannya (Lanjutan)

6. Restricted Funds (Continued)

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2024	2023	
Rupiah	2.071.400.981	1.687.689.985	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	1.223.773.521	900.122.688	United States Dollar
Yuan China	13.602	--	Yuan China
Jumlah	3.295.188.104	2.587.812.673	Total

Rincian peruntukan dana dibatasi penggunaannya adalah sebagai berikut:

Details allocation of restricted funds are as follows:

No	Peruntukan Dana/ Allocation of Funds	2024	2023
1.	Sinking Fund Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung/ Sinking Fund for Jakarta Bandung High Speed Railway Project	1.727.528.796	900.122.688
2.	Dana PMN untuk Proyek LRT Jabodebek/ PMN fund for LRT Jabodebek Project	1.062.200.873	818.736.431
3.	Dana Floating Kartu Multi Trip (KMT)/ Floating Money Trip Card (KMT)	230.780.542	195.584.566
4.	Depositi atas Perjanjian untuk Proyek LRT Jabodebek/ Contribution Deposits for LRT Jabodebek Project	101.240.824	--
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	80.269.092	82.563.909
6.	Proyek KA Bandara Soekarno-Hatta/ Soekarno-Hatta Airport Train Railway Project	61.769.430	61.769.430
7.	Dana PMN untuk Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung/ PMN fund for Jakarta Bandung High Speed Railway Project	26.035.771	510.785.602
8.	Pengadaan Sparepart Procurement Maintenance Operation Sparepart and Services (MOSS)	5.312.110	18.199.305
9.	Pemeliharaan Sarana KA Bandara Kualanamu, Medan/ Maintenance Agreement of Airport Rolling Stock in Kualanamu, Medan	38.829	38.751
10.	Proyek Commuter Jabodetabek/ Commuter Jabodebek Project	11.837	11.991
	Jumlah/Total	3.295.188.104	2.587.812.673

7. Piutang Usaha

7. Trade Receivables

	2024	2023	
Pihak Berelasi (Catatan 42)	2.001.160.675	1.266.965.945	Related Parties (Note 42)
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(15.277.328)	(13.851.143)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Berelasi - Neto	1.985.883.347	1.253.114.802	Related Parties - Net
Pihak Ketiga	947.935.230	887.185.621	Third Parties
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(374.272.539)	(270.705.648)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Ketiga - Neto	573.662.691	616.479.973	Third Parties - Net
Jumlah	2.559.546.038	1.869.594.775	Total

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2024	2023	
Rupiah	2.722.173.473	2.022.067.062	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	226.922.432	132.084.504	United States Dollar
Jumlah	2.949.095.905	2.154.151.566	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(389.549.867)	(284.556.791)	Allowance for Impairment Losses
Neto	2.559.546.038	1.869.594.775	Net

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

7. Piutang Usaha (Lanjutan)

7. Trade Receivables (Continued)

Berdasarkan umur:

By age:

	2024	2023	
0 - 30 Hari	2.325.713.647	1.653.982.587	0 - 30 Days
31 - 90 Hari	107.542.303	176.516.181	31 - 90 Days
91 - 360 Hari	187.654.132	87.135.226	91 - 360 Days
> 360 Hari	328.185.823	236.517.572	> 360 Days
Jumlah	2.949.095.905	2.154.151.566	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(389.549.867)	(284.556.791)	Allowance for Impairment Losses
Neto	2.559.546.038	1.869.594.775	Net

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	(284.556.791)	(266.043.760)	Beginning Balance
Penambahan	(104.993.076)	(18.513.031)	Additional
Saldo Akhir	(389.549.867)	(284.556.791)	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

	2024	2023	
Pihak Berelasi (Catatan 42)	2.585.192.879	118.108.523	Related Parties (Note 42)
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(109.925.524)	(109.925.523)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Berelasi - Neto	2.475.267.355	8.183.000	Related Parties - Net
Pihak Ketiga	82.198.918	123.592.708	Third Parties
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(70.531.632)	(70.188.718)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Ketiga - Neto	11.667.286	53.403.990	Third Parties - Net
Neto	2.486.934.641	61.586.990	Net
Piutang Lain-lain - Tidak Lancar:			Other Receivables - Non Current:
Pihak Berelasi (Catatan 42)	7.149.335.122	--	Related Parties (Note 42)
Pihak Berelasi - Neto	7.149.335.122	--	Related Parties - Net
Jumlah	9.636.269.763	61.586.990	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

8. Piutang Lain-lain (Lanjutan)

8. Other Receivables (Continued)

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2024	2023	
Dolar Amerika Serikat	3.733.341.190	--	United States Dollar
Yuan China	3.415.993.932	--	Yuan China
Rupiah	2.667.391.797	241.701.231	Rupiah
Jumlah	9.816.726.919	241.701.231	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(180.457.156)	(180.114.241)	Allowance for Impairment Losses
Neto	9.636.269.763	61.586.990	Net

Berdasarkan umur:

By age:

	2024	2023	
Belum Jatuh Tempo	9.616.419.479	--	Outstanding
0 - 30 Hari	11.195.122	60.254.842	0 - 30 Days
31 - 90 Hari	913.664	30.202	31 - 90 Days
91 - 360 Hari	1.066.085	1.343.565	91 - 360 Days
> 360 Hari	187.132.569	180.072.622	> 360 Days
Jumlah	9.816.726.919	241.701.231	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(180.457.156)	(180.114.241)	Allowance for Impairment Losses
Neto	9.636.269.763	61.586.990	Net

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	(180.114.241)	(175.234.443)	Beginning Balance
Penambahan - Bersih	(342.915)	(4.879.798)	Net Addition
Saldo Akhir	(180.457.156)	(180.114.241)	Ending Balance

Manajemen berkeyakinan bahwa cadangan kerugian penurunan nilai piutang adalah cukup untuk menutupi kerugian penurunan nilai atas tidak tertagihnya piutang lain-lain.

Management believes that the allowance for impairment losses on receivables is adequate to cover possible losses on the uncollectible other receivables.

Eksposur maksimum risiko kredit pada tanggal pelaporan adalah sebesar nilai tercatat masing-masing kategori piutang yang disebutkan di atas. Grup tidak menguasai aset-aset sebagai jaminan piutang.

The maximum exposure to credit risk at the reporting date is the carrying amount of each class of receivables mentioned above. The Group does not recognize any asset as collateral for receivables.

9. Persediaan

9. Inventories

	2024	2023	
Suku Cadang Sarana	1.048.643.857	1.238.415.440	Rolling Stock Spare Parts
Suku Cadang Prasarana	307.199.619	461.538.274	Infrastructure Spare Parts
Lain-lain	27.715.346	22.696.178	Others
Jumlah	1.383.558.822	1.722.649.892	Total
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(165.506.081)	(194.300.721)	Allowance for Impairment Losses
Neto	1.218.052.741	1.528.349.171	Net

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	(194.300.721)	(167.128.997)	Beginning Balance
Pemulihan/(Penambahan)	28.794.640	(27.171.724)	Recovery/(Addition)
Saldo Akhir	(165.506.081)	(194.300.721)	Ending Balance

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 yang tersebar di Daerah Operasi dan Divisi Regional.

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 Balai Yasa and Depots located in various Operational Regions and Regional Divisions.

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.

Infrastructure spare parts are used to maintain or repair any damages that occur 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.

Jumlah persediaan yang telah digunakan dan diakui sebagai beban perawatan sarana dan prasarana sebesar Rp3.131.433.259 dan Rp1.942.556.875 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023.

The amount of inventory that has been used and recognized as facilities and infrastructure maintenance expense amounted to Rp3,131,433,259 and Rp1,942,556,875 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively.

Perusahaan tidak mengasuransikan persediaan terhadap risiko kecelakaan, kebakaran dan jenis risiko kerugian lainnya.

The Company does not insure inventories against any risk of accidents, fire and other types of risk of losses.

Manajemen berkeyakinan bahwa cadangan kerugian penurunan nilai persediaan adalah cukup untuk menutupi kerugian penurunan nilai atas nilai persediaan usang.

Management believes that the allowance for impairment losses on inventories are adequate to cover possible losses on the obsolete inventories.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

10. Pendapatan Masih akan Diterima

10. Accrued Income

	2024	2023	
Pendapatan Masih Harus Diterima			Accrued Income - Current:
- Lancar:			Related Parties (Note 42)
Pihak Berelasi (Catatan 42)	1.224.734.301	616.070.541	Less:
Dikurangi:			Allowance for Impairment Losses
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(312.012.330)	(177.034.197)	
Pihak Berelasi - Neto	912.721.971	439.036.344	Related Parties - Net
Pihak ketiga			Third parties
Jasa Angkutan Barang	285.036.468	275.008.098	Freight Transportation Services
Konstruksi	9.671.073	6.253.848	Construction
Jasa Parkir	8.825.591	8.825.591	Parking Services
Lainnya	35.281.632	42.016.724	Others
Dikurangi:			Less:
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(6.068.097)	(7.400.565)	Allowance for Impairment Losses
Pihak Ketiga - Neto	332.746.667	324.703.696	Third Parties - Net
Jumlah	1.245.468.638	763.740.040	Total
Pendapatan Masih Harus Diterima			Accrued Income - Non Current :
- Tidak Lancar:			Related Parties (Note 42)
Pihak Berelasi (Catatan 42)	2.421.054.175	--	Less:
Dikurangi:			Unwinding of discount on
<i>Unwinding of discount</i> atas			Receivable Related Parties
Piutang Pihak Berelasi	(425.231.611)	--	
Pihak Berelasi - Neto	1.995.822.564	--	Related Parties - Net
Jumlah	3.241.291.202	--	Total

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai sebagai berikut:

The movement of the allowance for impairment losses is as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	(184.434.762)	(166.138.390)	Beginning Balance
Penambahan	(558.877.276)	(18.296.372)	Addition
Saldo Akhir	(743.312.038)	(184.434.762)	Ending Balance

Pendapatan masih akan diterima dari pihak berelasi diantaranya terdiri dari subsidi yang diberikan oleh Pemerintah berupa kompensasi atas *Infrastructure Maintenance Operation* (IMO) (Catatan 52b) dan kompensasi kewajiban pelayanan publik (PSO) yang merupakan tagihan kepada Pemerintah atas kompensasi berdasarkan Perjanjian antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) dengan Perusahaan sebagai berikut:

- Perjanjian No. HK.201/1/4/DJKA/2024 dan No. KL.701/II/10/KA-2024 tanggal 19 Februari 2024 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Angkutan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2024.
- Perjanjian No. HK.201/1/5/DJKA/2024 dan No. KL.701/II/9/KA-2024 tanggal 19 Februari 2024 tentang Subsidi Penyelenggaraan Kereta Api Ringan (*Light Rail Transit*) Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi.

Accrued income from related parties include subsidies provided by the Government in order to provide rail transportation services to the public, compensation for Infrastructure Maintenance Operation (IMO) (Note 52b) and compensation for public service obligations (PSO), which is a claim to the Government for compensation based on Agreement between the Directorate General of Railways (DJKA) and Companies:

- Agreement No. HK.201/1/4/DJKA/2024 and No. KL.701/II/10/KA-2024 dated February 19, 2024 concerning the Operation of the Public Service Obligation (PSO) in the Field of Rail Transportation for Economy Class Services for 2024.*
- Agreement No. HK.201/1/5/DJKA/2024 and No. KL.701/II/9/KA-2024 dated February 19, 2024 concerning Subsidies for the Operation of Integrated Light Rail Transit in the Jakarta, Bogor, Depok and Bekasi Regions.*

10. Pendapatan Masih akan Diterima (Lanjutan)

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)

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

11. Advances and Prepaid Expenses

a. Uang Muka Jangka Pendek dan Biaya Dibayar di Muka

	2024
Biaya Dibayar di Muka	204.405.722
Uang Muka Pihak Ketiga	112.662.551
Uang Muka Dinas	4.612.779
Jumlah	321.681.052

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.

Uang muka pihak ketiga merupakan pembayaran di muka kepada pemasok dan pembelian barang.

a. Short-term Advances and Prepaid Expenses

	2023
	167.365.297
	81.937.291
	10.881.934
Total	260.184.522

*Prepaid Expenses
Third Parties Advances
Operating Advances
Total*

Prepaid expenses represent advance payment to sub-contractors and all costs incurred by The Group to complete project under construction, payment insurance premium and rent.

Third parties advances represent the advance payments to suppliers and inventory purchases.

b. Uang Muka Jangka Panjang

	2024
Uang Muka Aset	1.517.141.696
Uang Muka Setoran Modal	46.110.384
Jumlah	1.563.252.080

Uang muka modal setoran modal diberikan oleh Perusahaan 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/V/8/KA-2023 tanggal 23 Mei 2023.

b. Long-term Advances

	2023
	365.714.604
	2.728.053.311
Total	3.093.767.915

*Assets Advances
Paid in Capital Advances
Total*

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/V/8/KA-2023 dated May 23, 2023.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**11. Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka
(Lanjutan)**

3. Setoran tunai sebesar Rp682.619.000 berdasarkan Perjanjian No. KL.705/VI/13/KA-2023 tanggal 22 Juni 2023.

4. Setoran tunai sebesar Rp15.199.073 berdasarkan Perjanjian No. KL.702/II/33/KA-2024 tanggal 31 Januari 2024.

Pada 31 Desember 2024, penambahan uang muka setoran modal kepada PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia ("PSBI") sebesar Rp2.697.142.000 telah disahkan menjadi Setoran Modal tertuang dalam akta notaris Mala Mukti, S.H., LL.M. No.45 tanggal 10 Desember 2024 dan telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam surat Keputusan AHU-AH.01.03-0221390 tanggal 13 Desember 2024 (Catatan 14).

Pada 31 Desember 2024, sebagian besar uang muka aset merupakan uang muka pembelian rangkaian KA Eksekutif New Generation dan 54 lokomotif CC 205.

**11. Advances and Prepaid Expenses
(Continued)**

3. Paid in capital amounting to Rp682,619,000 based on Agreement No. KL.705/VI/13/KA-2023 dated June 22, 2023.

4. Paid in capital amounting to Rp15,119,073 based on Agreement No. KL.702/II/33/KA-2024 dated January 31, 2024.

As of December 31, 2024, the additional paid-in capital advance to PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia ("PSBI") amounting to Rp2,697,142,000 has been stated in the notarial deed of Mala Mukti, S.H., LL.M. No. 45 dated December 10, 2024 Human Rights in his Decision Letter No. AHU-AH.01.03-0221390 dated Desember 13, 2024. (Note 14).

As of December 31, 2024 most of the advances for assets represent advances which consists of New Generation Train, and 54 locomotives CC 205.

12. Perpajakan

12. Taxation

a. Pajak Dibayar di Muka

a. Prepaid Taxes

	2024	2023
Perusahaan		
Pajak Penghasilan		
Pasal 21	26.917.534	--
Pasal 28a:		
2023	130.584.254	128.074.019
2022	--	96.201.568
Pajak Pertambahan Nilai	338.401.373	378.611.594
Sub Jumlah	495.903.161	602.887.181
Entitas anak		
Pajak Penghasilan		
Pasal 21	10.145.594	--
Pasal 28a:		
2024	4.291.602	--
2023	28.858.784	28.758.711
Pajak Pertambahan Nilai	94.644.382	58.654.531
Sub Jumlah	137.940.362	87.413.242
Jumlah	633.843.523	690.300.423

The Company
Income tax
Article 21
Article 28a:
2023
2022
Value Added Tax
Sub Total
Subsidiaries
Income Tax
Article 23
Article 28a:
2024
2023
Value Added Tax
Sub Total
Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

b. Utang Pajak

b. Taxes Payable

	2024	2023	
Perusahaan			The Company
Pajak Penghasilan			Income Tax
Pasal 21	971.339	160.887.278	Article 21
Pasal 22	9.578.152	9.771.232	Article 22
Pasal 23	15.380.884	23.138.521	Article 23
Pasal 29	1.105.592.680	--	Article 29
Pasal 4 (2)	9.865.166	29.350.740	Article 4 (2)
Pajak Pertambahan Nilai	421.384.185	342.704.025	Value Added Tax
Sub Jumlah	1.562.772.406	565.851.796	Sub Total
Entitas anak			Subsidiaries
Pajak Penghasilan			Income Tax
Pasal 21	4.729.675	26.818.157	Article 21
Pasal 23	5.760.467	2.010.181	Article 23
Pasal 25	2.138.499	4.812.198	Article 25
Pasal 29	21.308.183	12.178.166	Article 29
Pasal 4 (2)	6.088.532	6.503.551	Article 4 (2)
Pajak Pertambahan Nilai	9.125.340	3.571.454	Value Added Tax
Sub Jumlah	49.150.696	55.893.707	Sub Total
Jumlah	1.611.923.102	621.745.503	Total

**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:

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:

	2024	2023	
Laba Sebelum Pajak Penghasilan			Profit Before Income Taxes
Konsolidasian	3.310.109.016	2.247.487.167	Comprehensive Income
Dikurangi:			Less:
Laba Entitas Anak - Bersih	663.059.049	594.715.201	Subsidiaries Profit - Net
Efek Eliminasi	(86.227.423)	(142.722.771)	Elimination Effect
Laba Sebelum Pajak	2.733.277.390	1.795.494.737	Profit Before Tax
Beda Waktu:			Timing Differences:
Penyusutan	787.152.317	(392.039.299)	Depreciation
Amortisasi	(50.948.937)	(92.599.471)	Amortization
Imbalan Pascakerja	353.541.083	371.994.656	Post-Employment Benefit
Penurunan Nilai Aset Tetap	(14.526.352)	(68.614.849)	Impairment of Fixed Assets
Penurunan/(Pemulihan) Nilai Persediaan	(28.794.640)	27.171.738	Impairment/(Recovery) of Inventories
Penyisihan/(Pemulihan) Penurunan Nilai Aset Keuangan	701.842.605	(2.351.899)	Allowance/(Recovery) for Impairment Losses Financial Assets
Sub Jumlah	1.748.266.076	(156.439.124)	Sub Total
Beda Tetap:			Permanent Differences:
Beban Tidak Diperkenankan	3.152.171.002	379.896.698	Non - Deductible Expenses
Pendapatan Bunga	(155.468.282)	(161.777.663)	Interest Income
Pendapatan Dividen			Dividend Income
dari Entitas Anak	(147.251.975)	(120.420.411)	from Subsidiaries
Pendapatan Sewa	(946.652.259)	(850.545.524)	Rent Revenue
Sub Jumlah	1.902.798.486	(752.846.900)	Sub Total
Taksiran Penghasilan Kena Pajak	6.384.341.952	886.208.713	Estimated Taxable Income

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

	2024	2023	
Laba/(Rugi) Fiskal Tahun Sebelumnya: 2021	--	(960.090.331)	Fiscal Profit/(Loss) Prior Year: 2021
Akumulasi Laba (Rugi) Fiskal	6.384.341.952	(73.881.618)	Accumulation Fiscal Profit (Losses)
Taksiran Pajak Kini			Estimated Current Tax
Perusahaan	1.404.555.230	--	of the Company
Kredit Pajak Penghasilan:			Income Tax Deduction:
Pasal 22	(9.425.267)	(7.496.342)	Article 22
Pasal 23	(289.537.283)	(120.577.677)	Article 23
Jumlah Kredit Pajak	(298.962.550)	(128.074.019)	Total Tax Credit
Kurang (Lebih) Bayar Pajak - Perusahaan	1.105.592.680	(128.074.019)	Tax Under (Over) Payment - the Company

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:

	2024	2023	
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Penghasilan Menurut Laporan Laba Rugi dan Penghasilan Komprehensif Lain Konsolidasian	3.310.109.016	2.247.487.167	Profit (Loss) Before Income Taxes According to Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income
Dikurangi:			Less:
Laba Entitas Anak - Bersih	663.059.049	594.715.201	Subsidiaries Profit - Net
Efek Eliminasi	(86.227.423)	(142.722.771)	Elimination Effect
Laba Sebelum Pajak	2.733.277.390	1.795.494.737	Profit Before Tax
Pajak yang Dihitung Sesuai Tarif yang Berlaku	601.321.026	395.008.842	Tax Calculated at Applicable Tax Rate
Koreksi Beda Tetap	418.615.667	(165.626.318)	Permanent Difference Corrections
Penyesuaian Beban Pajak Kini	(2.510.235)	2.508.149	Current Tax Expense Adjustment
Penyesuaian Beban Pajak Tangguhan	(88.886.425)	--	Prior Period Deferred Tax Expense Adjustment
Beban Pajak			The Company's Tax
Perusahaan	928.540.033	231.890.673	Expense
Beban Pajak Kini Entitas Anak	158.986.223	144.048.357	Subsidiary's Current Tax Expense
Beban Pajak			Consolidated Tax Expense
Konsolidasian	1.087.526.256	375.939.030	Expense

d. Rincian Beban Pajak

d. Details of Tax Expense

	2024	2023	
Perusahaan:			The Company:
Beban Pajak Kini	1.404.555.230	--	Current Tax Expense
Beban Pajak Tangguhan	(384.618.537)	229.382.524	Deferred Tax Expense
Penyesuaian:			Adjustment:
Penyesuaian Pajak Periode Lalu	(2.510.235)	2.508.149	Prior Period Tax Adjustment
Penyesuaian Pajak Tangguhan Periode Lalu	(88.886.425)	--	Prior Period Deferred Tax Expense Adjustment
Jumlah	928.540.033	231.890.673	Total
Entitas Anak:			Subsidiaries:
Beban Pajak Kini	167.684.849	144.914.096	Current Tax Expense
Beban Pajak Tangguhan	(9.689.452)	(1.833.144)	Deferred Tax Expense
Penyesuaian:			Adjustment:
Penyesuaian Pajak Kini Periode Lalu	(210.141)	967.405	Prior Period Current Tax Adjustment
Penyesuaian Pajak Tangguhan Periode Lalu	1.200.967	--	Prior Period Deferred Tax Expense Adjustment
Jumlah	158.986.223	144.048.357	Total
Konsolidasian:			Consolidated:
Beban Pajak Kini	1.572.240.079	144.914.096	Current Tax Expense
Beban Pajak Tangguhan	(394.307.989)	227.549.380	Deferred Tax Expense
Penyesuaian:			Adjustment:
Penyesuaian Pajak Periode Lalu	(2.720.376)	3.475.554	Prior Period Tax Adjustment
Penyesuaian Pajak Tangguhan Periode Lalu	(87.685.458)	--	Prior Period Deferred Tax Expense Adjustment
Jumlah	1.087.526.256	375.939.030	Total

Pada 31 Desember 2024, penyesuaian beban pajak merupakan penerimaan atas bukti potong setelah tanggal laporan keuangan dan koreksi atas Surat Pemberitahuan Hasil Pemeriksaan (SPHP) (Catatan 54g).

On December 31, 2024, the adjustment to tax expense represents the receipt of withholding slip after the date of financial statements up to the date of annual tax return (Notes 54g)

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

e. Pajak Tangguhan

Pajak tangguhan dihitung berdasarkan pengaruh dari perbedaan waktu 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 times 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:

	2023	Penyesuaian/ Adjustment	Dibebankan (Dikreditkan) ke Laba Rugi/ Charged (Credited) to Profit or Loss	Dibebankan (Dikreditkan) ke Penghasilan Komprehensif Lain/ Charge (Credited) to Other Comprehensive Income	2024	
Perusahaan:						The Company:
Aset Tetap	(688.997.099)	105.140.382	173.173.510	--	(410.683.207)	Fixed Assets
Aset Takberwujud	(73.011.434)	--	(11.208.766)	--	(84.220.200)	Intangible Assets
Rugi Fiskal	16.253.957	(16.253.957)	--	--	--	Tax Loss
Liabilitas Imbalan Kerja	1.266.450.688	--	77.779.038	(56.774.843)	1.287.454.883	Employee Benefits Liabilities
Penurunan Nilai Aset Tetap dan Persediaan	124.222.637	--	(9.530.618)	--	114.692.019	Impairment of Fixed Assets and Inventories
Cadangan Kerugian						Allowance for Impairment
Penurunan Nilai Aset Keuangan	454.960.774	--	154.405.373	--	609.366.147	Losses of Financial Assets
Sub Jumlah	1.099.879.523	88.886.425	384.618.537	(56.774.843)	1.516.609.642	Sub Total
Entitas anak:						Subsidiaries:
Aset Tetap	20.626.444	(265.397)	1.972.545	--	22.333.592	Fixed Assets
Aset Hak Guna	(65.703.730)	--	877.039	--	(64.826.691)	Right of Use Assets
Liabilitas Sewa	73.575.209	(935.570)	(696.796)	--	71.942.843	Lease Liabilities
Liabilitas Imbalan Kerja	3.606.789	--	(374.944)	626.062	3.857.907	Employee Benefits Liabilities
Penurunan Nilai Aset Tetap	2.653.333	--	(470.863)	--	2.182.470	Impairment of Fixed Assets
Cadangan Kerugian						Allowance for Impairment
Penurunan Nilai Piutang	56.771.268	--	5.424.907	--	62.196.175	Losses of Receivables
Beban Pemeliharaan	25.523.814	--	2.957.564	--	28.481.378	Maintenance Expenses
Sub Jumlah	117.053.127	(1.200.967)	9.689.452	626.062	126.167.674	Sub Total
Jumlah	1.216.932.650	87.685.458	394.307.989	(56.148.781)	1.642.777.316	Total

	2022	Dibebankan (Dikreditkan) ke Laba Rugi/ Charged (Credited) to Profit or Loss	Dibebankan (Dikreditkan) ke Penghasilan Komprehensif Lain/ Charge (Credited) to Other Comprehensive Income	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
Sub Jumlah	1.319.628.122	(229.382.524)	9.633.925	1.099.879.523	Sub Total
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
Sub Jumlah	113.150.446	1.833.144	2.069.537	117.053.127	Sub Total
Jumlah	1.432.778.568	(227.549.380)	11.703.462	1.216.932.650	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

f. Surat Ketetapan Pajak

Surat Ketetapan Pajak Perusahaan
sampai 31 Desember 2024 adalah
sebagai berikut:

f. Tax Assessment Letter

Notice of Tax Assessment of the Company
until December 31, 2024 are as follows:

Tahun Pajak/ Tax Year	Objek Pajak/ Tax Object	Nomor Hasil Pemeriksaan/ Examination Result Number	Tanggal Terbit/ Issued Date	Total Tagihan Pajak/ Total Tax Collection Rp*)	Status/ Status
Perusahaan/the Company					
2022	Surat Keterangan Pajak Kurang Bayar PPh Pasal 23 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2022/ Tax Underpayment Assessment Letter of Income Tax Article 23 on 2022's Tax Assessment	00058/203/22/093/24	25 Juni 2024/ June 25, 2024	123.916.537.947	Surat Keberatan/ Objection Letter
2022	Surat Keterangan Pajak Kurang Bayar PPN atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2022/ Tax Underpayment Assessment Letter of Value Added Tax on 2022's Tax Assessment	00149/207/22/093/24	25 Juni 2024/ June 25, 2024	65.581.385.574	Surat Keberatan/ Objection Letter
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa September 2019/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of September 2019	00020/287/19/093/24	26 September 2024/ September 26, 2024	141.691.979	Setuju/ Agree
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa Oktober 2019/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of October 2019	00021/287/19/093/24	26 September 2024/ September 26, 2024	53.915.585	Setuju/ Agree
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa November 2019/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of November 2019	00022/287/19/093/24	26 September 2024/ September 26, 2024	50.575.541	Setuju/ Agree
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa Desember 2019/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of December 2019	00023/287/19/093/24	26 September 2024/ September 26, 2024	177.583.509	Setuju/ Agree
PT Reska Multi Usaha					
2022	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa Januari 2022/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of January 2022	00059/207/20/093/22	2 Februari 2024/ February 2, 2024	374.501.002	Setuju/ Agree
PT KA Properti Manajemen					
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Badan atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2019/ Underpayment Tax Assessment Letter for Corporate Income Tax Based on the 2019 Tax Assessment	00005/206/19/093/24	31 Juli 2024/ July 31, 2024	9.419.966.335	Surat Keberatan/ Objection Letter
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 21 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2019/ Underpayment Tax Assessment Letter for Income Tax Article 21 Based on the 2019 Tax Assessment	00007/201/19/093/24	31 Juli 2024/ July 31, 2024	194.066.866	Setuju/ Agree
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 23 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2019/ Underpayment Tax Assessment Letter for Income Tax Article 23 Based on the 2019 Tax Assessment	00007/203/19/093/24	31 Juli 2024/ July 31, 2024	5.527.827.692	Surat Keberatan/ Objection Letter
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 4 Ayat 2 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2019/ Underpayment Tax Assessment Letter for Income Tax Article 4 Paragraph 2 Based on the 2019 Tax Assessment	00006/240/19/093/24	31 Juli 2024/ July 31, 2024	18.836.352.464	Surat Keberatan/ Objection Letter
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa Agustus 2019/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of August 2019	00037/207/19/093/24	31 Juli 2024/ July 31, 2024	46.125.972	Setuju/ Agree
2019	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa atas Pemeriksaan Pajak Masa Desember 2019/ Tax Underpayment Assessment Letter for Value-Added Tax on Goods and Services Based on Tax Assessment for the Tax Period of December 2019	00038/207/19/093/24	31 Juli 2024/ July 31, 2024	1.379.495.610	Setuju/ Agree
PT Kereta Commuter Indonesia					
2020	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Badan atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2020/ Underpayment Tax Assessment Letter for Corporate Income Tax Based on the 2020 Tax Assessment	00001/206/20/093/24	2 Oktober 2024/ October 2, 2024	3.497.292.480	Setuju/ Agree
2020	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 21 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2020/ Underpayment Tax Assessment Letter for Income Tax Article 21 based on the 2020 Tax Assessment	00004/201/20/093/24	2 Oktober 2024/ October 2, 2024	19.795.598	Setuju/ Agree
2020	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 23 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2020/ Underpayment Tax Assessment Letter for Income Tax Article 23 based on the 2020 Tax Assessment	00005/203/20/093/24	2 Oktober 2024/ October 2, 2024	61.927.590	Setuju/ Agree
2020	Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 4 Ayat 2 atas Pemeriksaan Pajak Tahun 2020/ Underpayment Tax Assessment Letter for Income Tax Article 4 Paragraph 2 based on the 2020 Tax Assessment	00003/240/20/093/24	2 Oktober 2024/ October 2, 2024	3.337.470	Setuju/ Agree
Jumlah/Total				229.282.379.214	
*) Nilai Penuh/ Full Amount					

12. Perpajakan (Lanjutan)

12. Taxation (Continued)

**g. Pemeriksaan Pajak
Pemeriksaan Pajak Tahun 2020**

RMU

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.

Pemeriksaan Pajak Tahun 2021

Perusahaan

Berdasarkan hasil pemeriksaan pajak 2021, 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

Berdasarkan hasil pemeriksaan pajak 2021, RMU menerima 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.

**g. Tax Assessments
2020's Tax Assessment**

RMU

On April 27, 2022, 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.

2021's Tax Assessment

The Company

Based on 2021's Tax Assessment, the Company received a Notice of Tax Overpayment Assessment 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

Based on 2021's Tax Assessment, RMU received Notice of Tax Underpayment Assessment for Income Tax and Value Added Tax amounting to Rp2,638,167 paid through compensation of Notice of Tax Overpayment Assessment for Corporate Income Tax 2021 No. 00024/406/21/093/23 dated May 23, 2023 amounting to Rp8,905,752.

On June 16, 2023, RMU received restitution of amounted to Rp1,319,844.

12. Perpajakan (Lanjutan)

Pemeriksaan Pajak Tahun 2022 Perusahaan

Berdasarkan hasil pemeriksaan pajak 2022, Perusahaan menerima Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar Pajak Penghasilan tahun 2022 dengan No. 00032/406/22/093/24 sebesar Rp49.098.378. Pada tanggal 25 Juli 2024, Perusahaan telah menerima lebih bayar pajak setelah dikurangi kompensasi utang pajak sebesar Rp49.068.769.

Pada tanggal 25 Juni 2024, Perusahaan telah menerima Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Penghasilan Pasal 23 tahun 2022 dengan No. 00058/203/22/093/24 sebesar Rp123.916.537, dan Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa Masa Desember dengan No. 00149/207/22/093/24 sebesar Rp65.581.386 tanggal 25 Juni 2024. Atas kurang bayar pajak tersebut, Perusahaan mengajukan keberatan.

Sampai dengan tanggal Pelaporan Perusahaan belum menerima jawaban atas permohonan keberatan tersebut.

12. Taxation (Continued)

2022's Tax Assessment The Company

Based on 2022's Tax Assessment, the Company received a Notice of Tax Overpayment Assessment Income Tax for the year 2022 with the No. 00032/406/22/093/24 amounting to Rp49,098,378. On July 25, 2024, the Company received tax overpayment net of tax payable compensation amounting to Rp49,068,769.

On June 25, 2024, the Company received Tax Assessment Letter of Underpayment of Income Tax Article 23 for the year 2022 with No. 00058/203/22/093/24 amounting to Rp123,916,537, and Tax Assessment Letter of Underpayment of Value Added Tax on Goods and Services for the period of December with No. 00149/207/22/093/24 amounting to Rp65,581,386 dated June 25, 2024. On the tax underpayment, the Company filed an objection.

As of the reporting date, the Company has not received a response to the objection request.

13. Aset Lancar Lainnya

Aset lancar lainnya pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 masing-masing sebesar Rp138.904.445 dan Rp123.701.643.

Saldo tersebut merupakan uang jaminan atas bank garansi, dana sehubungan dengan pemakaian jasa parkir yang menggunakan kartu multitrip dan investasi jangka pendek.

13. Other Current Assets

Other current assets as December 31, 2024 and 2023 amounted to Rp138,904,445 and Rp123,701,643, respectively.

This balance represents security deposit of bank guarantee, funds in connection with the use of parking services that use multitrip card and short term investment.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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

	2024	2023	
Entitas Asosiasi			Associates
PT Moda Integrasi			PT Moda Integrasi
Transportasi Jabodetabek	29.802.854	28.617.769	Transportasi Jabodetabek
PT BPRS Baiturridha Pusaka	12.887.266	9.519.838	PT BPRS Baiturridha Pusaka
Ventura Bersama			Joint Ventures
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	6.165.535.579	5.708.376.759	PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia
KSO Bumi Kalog	46.050.395	42.005.447	JO Bumi Kalog
KSO B Kalog	17.132.932	16.876.931	JO B Kalog
KSO PT KAPM - PT Mega			JO PT KAPM - PT Mega
Dasa Semesta	3.011.880	2.973.405	Dasa Semesta
Jumlah	6.274.420.906	5.808.370.149	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:

		2024					
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")/ Integrated land transportation from Jakarta-Bogor-Depok Tangerang-Bekasi ("Jabodetabek")	49,00%	28.617.769	--	1.185.085	--	29.802.854
PT BPRS Baiturridha Pusaka	Pembiayaan dan Jasa perbankan/ Financing and Banking services	20,00%	9.519.838	--	4.425.890	(1.058.463)	12.887.265
Ventura Bersama/ Joint Ventures							
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI)	Pengangkutan darat, perdagangan, jasa, industri, pembangunan/ Land transportation, trading, services, industry, development	58,53%	7.260.618.691	2.697.142.000	(2.239.983.179)	--	7.717.777.512
KSO Bumi Kalog	Pelayanan Logistik di kawasan Waru, Sungai Lagoa dan Kalimas/ Logistics services in Waru, Sungai Lagoa and Kalimas area	45,00%	42.005.447	--	4.044.948	--	46.050.395
KSO B Kalog	Pelayanan Logistik berbasis angkutan Kereta Api/ Logistics services with railway based	65,00%	16.876.931	--	256.001	--	17.132.932
KSO PT KAPM - PT Mega Dasa Semesta	Pembangunan, pemasaran dan pengelolaan perkantoran dan pertokoan/ Development, marketing, office management and shopping center	50,00%	5.134.010	--	38.475	--	5.172.485
Jumlah/ Total			7.362.772.686	2.697.142.000	(2.230.032.780)	(1.058.463)	7.828.823.443
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 PT Mega Dasa Semesta/ Allowance for Impairment losses of Investment in PT Mega Dasa Semesta			(2.160.605)	--	--	--	(2.160.605)
Sub jumlah/ Sub total			(1.554.402.537)	--	--	--	(1.554.402.537)
Jumlah/ Total			5.808.370.149				6.274.420.906

		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")/ Integrated land transportation from 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 KAPM - PT Mega Dasa Semesta	Pembangunan, pemasaran dan pengelolaan perkantoran dan pertokoan/ Development, marketing, office management and shopping	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 PT Mega Dasa Semesta/ Allowance for Impairment losses of Investment in PT Mega Dasa Semesta			--	(2.160.605)	--	--	(2.160.605)
Sub jumlah/ Sub total			(1.552.241.932)	(2.160.605)	--	--	(1.554.402.537)
Jumlah/ Total			6.315.362.037				5.808.370.149

14. Investasi (Lanjutan)

14. Investment (Continued)

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 investment.

2024				
Perusahaan Asosiasi dan Ventura Bersama/ Associates and Joint Ventures	Total Aset/ Total Asset	Total Liabilitas/ Total Liabilities	Total Pendapatan/ Total Revenue	Laba (Rugi) Neto/ Net Income (Loss)
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	26.991.168.000	16.906.480.000	--	(4.195.183.000)
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	111.161.844	50.324.422	48.940.823	2.418.539
PT BPRS Baiturridha Pusaka	422.310.783	375.389.541	59.072.448	22.129.452
KSO Bumi Kalog	79.115.035	26.350.633	64.114.165	8.988.773
KSO B Kalog	36.974.586	10.616.231	18.166.557	393.847
KSO PT KAPM - PT Mega Dasa Semesta	14.214.919	3.494.666	--	76.950
2023				
Perusahaan Asosiasi dan Ventura Bersama/ Associates and Joint Ventures	Total Aset/ Total Asset	Total Liabilitas/ Total Liabilities	Total Pendapatan/ Total Revenue	Laba (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 KAPM - PT Mega Dasa Semesta	14.240.856	3.494.665	--	(102.888)

**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.

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 tanggal 31 Desember 2024 dan 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:

**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.

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.

As of December 31, 2024 and 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:

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

14. Investasi (Lanjutan)

- 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.

PT BPRS Baiturridha Pusaka

PT BPRS Baiturridha 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.

Anggaran dasar PT BPRS Baiturridha Pusaka telah mengalami perubahan, adapun perubahan terakhir anggaran dasar diubah sesuai dengan Akta Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham PT BPRS Baiturridha 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.

Pada 31 Desember 2024 dan 2023 modal dasar PT BPRS Baiturridha 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 Rp4.458.627 dengan komposisi sebagai berikut:

- 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.

14. Investment (Continued)

- 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.

PT BPRS Baiturridha Pusaka

PT BPRS Baiturridha 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.

The articles of association of PT BPRS Baiturridha 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 Baiturridha 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.

As of December 31, 2024 and 2023 the authorized capital of PT BPRS Baiturridha 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 Rp4,458,627 with shares ownership compositions are as follows:

- 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 KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

14. Investasi (Lanjutan)

**PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia
(PSBI)**

PSBI didirikan berdasarkan Akta No. 21 tanggal 2 Oktober 2015 dari Mala Mukti, S.H. Notaris di Jakarta yang telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. AHU-2460435.AH.01.01.11 Tahun 2015 tanggal 12 Oktober 2015 dan Daftar Perusahaan No. AHU-3564963.01.11 Tahun 2015 tanggal 12 Oktober 2015.

Anggaran Dasar PSBI telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT PSBI No. 45, tanggal 10 Desember 2024 mengenai perubahan modal dasar yang dibuat dihadapan Notaris Mala Mukti, S.H., LL.,M. telah dicatat dalam database Sistem Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai suratnya AHU-AH.01.03-0221390 tanggal 13 Desember 2024.

Modal dasar PSBI sampai dengan November 2024 berjumlah Rp50.000.000.000 yang terbagi atas 50.000.000 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:

- 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

14. Investment (Continued)

PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI)

PSBI was established based on Notarial Deed No. 21 dated October 2, 2015 of Mala Mukti, S.H., Notary in Jakarta, which was approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. AHU-2460435.AH.01.01.11 Tahun 2015, dated October 12, 2015 and Company List No. AHU-3564963.01.11 Tahun 2015, dated October 12, 2015.

PSBI Articles of association has been amended several times, most recently by Deed of Statement of Shareholders Resolution of PT Kereta Api Pariwisata No. 77, dated November 13, 2020 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-0193367.AH.01.11 year 2020 dated November 18, 2020.

The authorized capital of PSBI until November 2024 amounted to Rp50,000,000,000 consists of 50,000,000 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:

- 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

14. Investasi (Lanjutan)

Modal dasar PSBI pada tanggal 31 Desember 2024 berjumlah Rp50.000.000.000 yang terbagi atas 50.000.000 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham. Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh sebanyak 18.317.183 saham atau sebesar Rp18.317.183.000 dengan komposisi sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 58,53% atau sebanyak 10.720.727 saham dengan nilai sebesar Rp10.720.727.000.
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk memiliki 33,36% atau sebanyak 6.110.596 saham dengan nilai sebesar Rp6.110.596.000.
- PT Jasa Marga (Persero) Tbk memiliki 7,08% atau sebanyak 1.297.235 saham dengan nilai sebesar Rp1.297.235.000.
- PT Perkebunan Nusantara VIII (Persero) memiliki 1,03% atau sebanyak 188.625 saham dengan nilai sebesar Rp188.625.000.

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.

kerjasama yang saling menguntungkan di antara Para Pihak, dalam mengelola dan menjalankan usaha pelayanan logistik dan jasa-jasa penunjangnya di: (a) Kawasan Stasiun Sungai Lagoa, seluas Berdasarkan Addendum II Perjanjian Kerja sama Operasi No: 0060.PJ/KALOG

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

14. Investment (Continued)

The authorized capital of PSBI as of December 31, 2024 amounted to Rp50,000,000,000 consists of 50,000,000 shares with par value of Rp1,000 per share. Total issued and fully paid capital amounted to 18,317,183 shares or equivalent to Rp18,317,183,000 with shares ownership compositions are as follows:

- The Company owns 58.53% or 10,720,727 shares amounting to Rp10,720,727,000.
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk owns 33.36% or 6,110,596 shares amounting to Rp6,110,596,000.
- PT Jasa Marga (Persero) Tbk owns 7.08% or 1,297,235 shares amounting to Rp1,297,235,000.
- PT Perkebunan Nusantara VIII (Persero) owns 1.03% or 188,625 shares amounting to Rp188,625,000.

There is no information of quoted published price on the fair value investment in PSBI.

JV 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.

Agreement No: 0060.PJ/KALOG BUMIKALOG/2016, dated on April 4, 2016, to change the intent and purpose of the Agreement to become mutually beneficial cooperation Based on Addendum II Joint Operation between the Parties, in managing

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

14. Investasi (Lanjutan)

BUMIKALOG/2016 tanggal 4 April 2016 untuk mengubah maksud dan tujuan Perjanjian menjadi untuk melakukan 22.000 m²; dan (b) Kawasan Stasiun Kalimas, seluas 39.725,15 m². Komposisi penyertaan pendanaan dan pembagian biaya serta keuntungan masing-masing pada 31 Desember 2024 dan 2023 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 2024 dan 2023 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 kompleks perkantoran dan pertokoan di Jl. Brigjen Katamso, Waru, Sidoarjo dengan komposisi penyertaan modal dan pembagian keuntungan pada 31 Desember 2024 dan 2023 sebagai berikut:

- 50% untuk KAPM.
- 50% untuk PT Mega Dasa Semesta.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

14. Investment (Continued)

logistic service business and its supporting services in: (a) Station Sungai Lagoa, covering an area of 22,000 sqm; and (b) Station Kalimas, covering an area of 39,725.15 sqm. The composition of the participation of funding and sharing costs and benefits on December 31, 2024 and 2023 as follows:

- 45% for KALOG.
- 55% for PT Bumi Wijaya Indorail.

JV 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) December 31, 2024 and 2023 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.

JV 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, 2024 and 2023 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 Rp2.160.605. 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 KAPM has made a reserve for impairment of investment of Rp2,160,605. 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

	2024	2023	
Saldo Awal Investasi	35.747.769	24.176.000	Beginning Balance of Investment
Perubahan Nilai Wajar	23.229.718	11.571.769	Fair Value Changes
Saldo Akhir Investasi	58.977.487	35.747.769	Ending Balance of Investment

Informasi tambahan pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 sehubungan dengan investasi pada PT Fintek Karya Nusantara adalah sebagai berikut:

Additional information as of December 31, 2024 and 2023 related to investment in PT Fintek Karya Nusantara are as follows:

Keterangan	Jenis Usaha/ Type of Business	Persentase Kepemilikan/ Percentage of Ownership 2024 dan 2023/ 2024 and 2023
PT Fintek Karya Nusantara	Penyelenggara jasa sistem pembayaran/ Payment system service providers	1,82%

Berdasarkan Risalah Sirkuler Keputusan Pemegang Saham PT KAI Persero No. 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 penyeteroran 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 PT KAI Persero No.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) Nirboyo Adiputro, Dewi Apriyanti dan Rekan; Tobing Karim Rivai dan Rekan, Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, nilai wajar investasi KCI pada Finarya adalah sebesar Rp58.977.487 dan Rp35.747.769.

Based on the re-valuation of the Public Appraisal Service Office Report (KJPP), Nirboyo Adiputro, Dewi Apriyanti and Partners; Tobing Karim Rivai and Partner as of December 31, 2024 and 2023, the fair value of KCI's investment in Finarya amounted to Rp58,977,487 and Rp35,747,769.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

15. Aset Tetap

15. Fixed Assets

2024						
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Akhir/ Ending Balance	
Biaya Perolehan						Acquisition Cost
Sarana:						Rolling Stock:
Lokomotif	9.443.910.756	--	--	--	9.443.910.756	Locomotive
Kereta	14.380.671.999	2.092.698.899	--	18.786.000	16.492.156.898	Trains
Gerbong	4.396.179.136	--	--	--	4.396.179.136	Wagons
Prasarana:						Infrastructures:
Tanah	166.911.132	--	--	(2.778.119)	164.133.013	Land
Bangunan	2.750.982.870	350.817.221	--	61.907.304	3.163.707.395	Buildings
Prasarana dan Instalasi	1.499.450.585	27.132.436	--	121.220.420	1.647.803.441	Infrastructures and Installations
Fasilitas:						Facilities:
Mesin dan Peralatan	2.934.860.627	184.997.910	--	24.678.171	3.144.536.708	Machinery and Equipments
Kendaraan	94.683.369	22.416.330	--	5.417.869	122.517.568	Vehicles
Inventaris	173.179.844	5.915.698	--	3.236.815	182.332.357	Supplies
Aset dalam Pembangunan	1.637.067.007	1.877.193.056	--	(239.686.438)	3.274.573.625	Assets Under Construction
Jumlah	37.477.897.325	4.561.171.550	--	(7.217.978)	42.031.850.897	Total
Akumulasi Penyusutan						Accumulated Depreciation
Sarana:						Rolling Stock:
Lokomotif	3.325.399.541	335.536.966	--	--	3.660.936.507	Locomotive
Kereta	3.328.406.706	531.885.852	--	--	3.860.292.558	Trains
Gerbong	1.372.481.585	144.903.956	--	--	1.517.385.541	Wagons
Prasarana:						Infrastructures:
Bangunan	650.689.696	122.452.580	--	(6.239.143)	766.903.133	Buildings
Prasarana dan Instalasi	662.593.538	104.218.141	--	--	766.811.679	Infrastructures and Installations
Fasilitas:						Facilities:
Mesin dan Peralatan	1.334.730.220	279.687.272	--	--	1.614.417.492	Machinery and Equipments
Kendaraan	59.103.804	11.408.956	--	--	70.512.760	Vehicles
Inventaris	143.488.824	10.102.914	--	--	153.591.738	Supplies
Jumlah	10.876.893.914	1.540.196.637	--	(6.239.143)	12.410.851.408	Total
Penurunan Nilai Aset Tetap						Fixed Assets Impairment
Sarana:						Rolling Stock:
Lokomotif	159.487.043	17.375.151	(41.410.119)	--	135.452.075	Locomotive
Kereta	48.464.088	9.508.617	--	--	57.972.705	Trains
KRD	11.090.000	--	--	--	11.090.000	KRD
Gerbong	11.331.276	--	--	--	11.331.276	Wagons
Jumlah	230.372.407	26.883.768	(41.410.119)	--	215.846.056	Total
Nilai Tercatat	26.370.631.004				29.405.153.433	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

15. Aset Tetap (Lanjutan)

15. Fixed Assets (Continued)

2023						
	Saldo Awal/ <i>Beginning Balance</i>	Penambahan/ <i>Addition</i>	Pengurangan/ <i>Deduction</i>	Reklasifikasi/ <i>Reclassification</i>	Saldo Akhir/ <i>Ending Balance</i>	
Biaya Perolehan						Acquisition Cost
Sarana:						<i>Rolling Stock:</i>
Lokomotif	9.443.910.756	--	--	--	9.443.910.756	<i>Locomotive</i>
Kereta	9.278.367.313	1.021.902.779	--	4.080.401.907	14.380.671.999	<i>Trains</i>
Gerbong	4.400.467.290	--	--	(4.288.154)	4.396.179.136	<i>Wagons</i>
Prasarana:						<i>Infrastructures:</i>
Tanah	135.630.829	35.682.701	--	(4.402.398)	166.911.132	<i>Land</i>
Bangunan	2.513.361.125	268.615.872	--	(30.994.127)	2.750.982.870	<i>Buildings</i>
Prasarana dan Instalasi	1.358.156.655	142.102.140	--	(808.210)	1.499.450.585	<i>Infrastructures and Installations</i>
Fasilitas:						<i>Facilities:</i>
Mesin dan Peralatan	2.406.317.362	510.299.590	--	18.243.675	2.934.860.627	<i>Machinery and Equipments</i>
Kendaraan	69.741.506	7.220.030	--	17.721.833	94.683.369	<i>Vehicles</i>
Inventaris	169.834.925	2.275.354	--	1.069.565	173.179.844	<i>Supplies</i>
Aset dalam Pembangunan	3.923.275.870	1.474.228.828	--	(3.760.437.691)	1.637.067.007	<i>Assets Under Construction</i>
Jumlah	33.699.063.631	3.462.327.294	--	316.506.400	37.477.897.325	<i>Total</i>
Akumulasi Penyusutan						Accumulated Depreciation
Sarana:						<i>Rolling Stock:</i>
Lokomotif	3.032.381.316	293.018.225	--	--	3.325.399.541	<i>Locomotive</i>
Kereta	2.940.140.087	388.266.619	--	--	3.328.406.706	<i>Trains</i>
Gerbong	1.231.454.767	144.971.806	--	(3.944.988)	1.372.481.585	<i>Wagons</i>
Prasarana:						<i>Infrastructures:</i>
Bangunan	562.016.515	110.282.255	--	(21.609.074)	650.689.696	<i>Buildings</i>
Prasarana dan Instalasi	578.493.084	84.809.241	--	(708.787)	662.593.538	<i>Infrastructures and Installations</i>
Fasilitas:						<i>Facilities:</i>
Mesin dan Peralatan	1.097.209.371	237.520.849	--	--	1.334.730.220	<i>Machinery and Equipments</i>
Kendaraan	51.300.066	7.803.738	--	--	59.103.804	<i>Vehicles</i>
Inventaris	130.057.831	13.430.993	--	--	143.488.824	<i>Supplies</i>
Jumlah	9.623.053.037	1.280.103.726	--	(26.262.849)	10.876.893.914	<i>Total</i>
Penurunan Nilai Aset Tetap						Fixed Assets Impairment
Sarana:						<i>Rolling Stock:</i>
Lokomotif	139.986.421	19.500.622	--	--	159.487.043	<i>Locomotive</i>
Kereta	--	48.464.088	--	--	48.464.088	<i>Trains</i>
KRD	--	11.090.000	--	--	11.090.000	<i>KRD</i>
Gerbong	11.331.276	--	--	--	11.331.276	<i>Wagons</i>
Jumlah	151.317.697	79.054.710	--	--	230.372.407	<i>Total</i>
Nilai Tercatat	23.924.692.897				26.370.631.004	Carrying Amount

Pada 31 Desember 2024 dan 2023, penurunan nilai pada Aset Tetap dikarenakan beberapa aset tetap sarana mengalami kerusakan akibat adanya Kecelakaan Kereta Api beberapa sarana lainnya tidak dalam kondisi siap operasi sehingga nilai perolehannya harus diturunkan.

December 31, 2024 and 2023, impairment of Fixed Assets was due to several fixed assets of rolling stock being damaged due to a Train Accident as of several other rolling stock not in a ready to operate condition so that their acquisition value had to be impaired.

15. Aset Tetap (Lanjutan)

15. Fixed Assets (Continued)

Pada 31 Desember 2024 dan 2023, Grup melakukan reklasifikasi aset sebagai berikut (Catatan 15, 16, 17, 18 dan 20):

On December 31, 2024 and 2023, the Group reclassified assets are as follows (Notes 15, 16, 17, 18 and 20):

2024							
	Saldo Sebelum Reklasifikasi/ Before Reclassification	Reklasifikasi/ Reclassification	Saldo Setelah Reklasifikasi/ Balance After Reclassification				
Biaya Perolehan:				Acquisition Cost:			
Aset Tetap	37.477.897.325	(7.217.978)	37.470.679.347	Fixed Asset			
Properti Investasi	335.407.487	7.217.978	342.625.465	Investment Properties			
Sub Jumlah	37.813.304.812	--	37.813.304.812	Sub Total			
Akumulasi penyusutan:				Accumulated Depreciation:			
Aset Tetap	10.876.893.914	(6.239.143)	10.870.654.771	Fixed Assets			
Properti Investasi	88.501.818	6.239.143	94.740.961	Investment Properties			
Sub Jumlah	10.965.395.732	--	10.965.395.732	Sub Total			
Nilai Tercatat	26.847.909.080		26.847.909.080	Carrying Amount			

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 Aset Prasarana	24.805.063.930	(433.711.651)	24.371.352.279	Infrastructure Assets			
Aset Tak Berwujud	743.325.986	2.324.039	745.650.025	Operating Rights			
Aset Lain-lain	--	4.335.589	4.335.589	Intangible Assets			
Sub Jumlah	59.434.413.849	--	59.434.413.849	Other Assets			
				Sub Total			
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			
Sub Jumlah	9.683.927.784	--	9.683.927.784	Sub Total			
Nilai Tercatat	49.750.486.065		49.750.486.065	Carrying Amount			

Aset tetap tersebut di atas merupakan aset tetap pemilikan langsung Grup.

Those fixed assets above represents the Group direct acquisition fixed assets.

Pada 31 Desember 2024 dan 2023, Perusahaan memiliki aset tanah yang telah bersertifikat seluas masing-masing 157.501.533 m² dan 144.515.069 m². Bentuk sertifikat tersebut berupa Hak Guna Bangunan, Hak Pakai dan Hak Pengelolaan dengan jangka waktu pemakaian berakhir antara tahun 2025 sampai dengan 2054. Manajemen berkeyakinan bahwa hak atas tanah tersebut dapat diperpanjang.

On December 31, 2024 and 2023, The Company has certified land assets of 157,501,533 sqm and 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 2025 up to 2054. 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).

Penyusutan sebesar Rp1.540.196.637 dan Rp1.280.103.726 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, dibebankan pada akun beban angkutan dan usaha lainnya dan beban usaha.

Depreciation amounted to Rp1,540,196,637 and Rp1,280,103,726 for years ended December 31, 2024 and 2023, are charged to transportation and other business expenses and operating expenses.

15. Aset Tetap (Lanjutan)

Biaya perolehan bruto dari setiap aset tetap yang telah disusutkan penuh dan masih digunakan sebesar Rp1.745.704.576 dan Rp1.642.187.542 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023.

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 dipertanggungan.

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, aset dalam pembangunan terdiri dari:

15. Fixed Assets (Continued)

The acquisition costs of fixed assets which have been fully depreciated and are still in use amounted to Rp1,745,704,576 and Rp1,642,187,542 for the years ended December 31, 2024 and 2023.

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.

As of December 31, 2024 and 2023, assets under construction consist of:

2024					
Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion		
Sarana	1.319.528.267	4.789.530.118	27,55	2025	Rolling Stock Infrastructure Facilities
Prasarana	1.539.759.550	1.693.959.244	90,90	2025	
Fasilitas	415.285.808	421.399.552	98,55	2025	
Jumlah	3.274.573.625	6.904.888.914			Total
2023					
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	Rolling Stock Infrastructure Facilities
Prasarana	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			Total

15. Aset Tetap (Lanjutan)

Proyek prasarana 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.

15. Fixed Assets (Continued)

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.

16. Properti Investasi

16. Investment Properties

2024						
	Saldo Awal/ <i>Beginning Balance</i>	Penambahan/ <i>Addition</i>	Pengurangan/ <i>Deduction</i>	Reklasifikasi/ <i>Reclassification</i>	Saldo Akhir/ <i>Ending Balance</i>	
Biaya Perolehan						Acquisition Cost
Tanah	12.633.938	--	--	2.778.119	15.412.057	Land
Bangunan	322.773.549	77.622.250	--	4.439.859	404.835.658	Buildings
Jumlah	335.407.487	77.622.250	--	7.217.978	420.247.715	Total
Akumulasi						Depreciation
Penyusutan						accumulated:
Bangunan	88.501.818	4.441.620	--	6.239.143	99.182.581	Buildings
Jumlah	88.501.818	4.441.620	--	6.239.143	99.182.581	Total
Nilai Tercatat	246.905.669				321.065.134	Carrying Amount

2023						
	Saldo Awal/ <i>Beginning Balance</i>	Penambahan/ <i>Addition</i>	Pengurangan/ <i>Deduction</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						Depreciation
Penyusutan						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

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 2024 dan 2023, Grup melakukan reklasifikasi atas aset tetap yang disewakan ke dalam aset properti investasi (Catatan 15).

As of December 31, 2024 and 2023, the Group reclassifies the rental fixed assets into investment properties (Note 15).

Penyusutan sebesar Rp4.441.620 dan Rp5.309.210 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, dibebankan pada akun beban operasi tidak langsung.

Depreciation amounted to Rp4,441,620 and Rp5,309,210 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively, harged to indirect operating expenses account.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

16. Properti Investasi (Lanjutan)

16. Investment Properties (Continued)

Pendapatan atas optimalisasi aset masing-masing sebesar Rp658.136.324 dan Rp649.662.475 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 (Catatan 39).

Income generated from optimization of assets amounted Rp658,136,324 and Rp649,662,475 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively (Note 39).

Beban atas optimalisasi aset masing-masing sebesar Rp641.754.220 dan Rp511.938.878 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 (Catatan 40).

Expenses generated from optimization of assets amounted to Rp641,754,220 and Rp511,938,878 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively (Note 40).

Properti investasi Grup 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.

The Group 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.

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 Grup tidak memiliki kewajiban kontraktual atas perbaikan dan perawatan di masa depan.

As of December 31, 2024 and 2023 the Group had no contractual obligations for future repairs and maintenance.

Nilai wajar properti investasi pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 masing-masing sebesar Rp1.985.557.490 dan Rp1.571.944.551.

The fair value of investment properties as of December 31, 2024 and 2023 amounted to Rp1,985,557,490 and Rp1,571,944,551, respectively.

17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana

17. Infrastructure Assets Operating Rights

	2024				
	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	28.335.361.035	--	89.294.401	28.424.655.436	Concession
Non-Konsesi	2.356.946.553	--	--	2.356.946.553	Non-Concession
Pekerjaan dalam					Construction in
Proses Konstruksi -					Progress -
Konsesi	381.997.205	181.807.049	(89.294.401)	474.509.853	Concession
Non-Konsesi	1.051.876.253	484.254.969	--	1.536.131.222	Non-Concession
Jumlah	32.126.181.046	666.062.018	--	32.792.243.064	Total
Akumulasi					Accumulated
Penyusutan					Depreciation
Hak Pengoperasian					Infrastructure Assets
Aset Prasarana -					Operating Rights -
Konsesi	638.691.032	602.127.917	--	1.240.818.949	Concession
Non-Konsesi	789.814.350	112.601.440	--	902.415.790	Non-Concession
Jumlah	1.428.505.382	714.729.357	--	2.143.234.739	Total
Nilai Tercatat	30.697.675.664			30.649.008.325	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana 17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Lanjutan) (Continued)**

	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

Amortisasi sebesar Rp714.729.357 dan Rp360.385.468 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, dibebankan pada akun beban operasi tidak langsung.

Amortization amounted Rp714,729,357 and Rp360,385,468 for the years ended on December 31, 2024 and 2023, charged as indirect operating expenses.

Perusahaan mempunyai 5 (lima) hak pengoperasian aset prasarana yaitu:

The Company has 5 (five) infrastructure assets operating rights, as follow:

	2024	2023	
Nilai Tercatat Hak Pengoperasian			Carrying Amount of Infrastructure Assets
Aset Prasarana			Operating Rights
Hak Pengoperasian Aset Prasarana -			Infrastructure Assets Operating Rights -
Konsesi			Service Concession
Kereta Api Bandara Soekarno - Hatta	1.867.344.524	1.938.675.256	Airport Railway Soekarno - Hatta
Proyek LRT Jabodebek	25.438.430.203	25.777.420.339	LRT Jabodebek Project
Proyek Reaktivasi Cibu-Garut	352.571.613	352.571.613	Reactivation Cibu-Garut Project
Sub Jumlah	27.658.346.340	28.068.667.208	Sub Total
Hak Pengoperasian Aset Prasarana -			Infrastructure Assets Operating Rights -
Non-Konsesi			Non-Service Concession
Jalur Ganda Sumatra Selatan	2.978.511.491	2.605.375.913	Double Track South Sumatra
Jalur KA Araskabu-Bandar Udara Kualanamu	12.150.494	13.632.543	Araskabu-Bandar Udara Kualanamu's Track
Sub Jumlah	2.990.661.985	2.619.008.456	Sub Total
Jumlah	30.649.008.325	30.687.675.664	Total

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.

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

Pada tanggal 10 Juli 2014, Perusahaan selaku pemegang hak penyelenggara prasarana perkeretaapian umum Bandara Soekarno-Hatta melalui kota Tangerang, telah menandatangani Perjanjian dengan DJKA dengan Nomor HK.201/A.263/DJKA/7/14 dan HK.222/VII/2/KA-2014 dengan masa penyelenggaraan konsesi selama 30 tahun, 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

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 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 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 (LRT) 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

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.

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 Cibu-Garut

Berdasarkan perjanjian konsesi dengan 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 Cibu 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 Cibu sampai dengan Stasiun Garut.

Hak penyelenggaraan meliputi pembangunan, pengoperasian, perawatan dan pengusahaan 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

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 dipo is conducted by PT Adhi Karya (Persero) Tbk as the assigned contractor according to Presidential Regulation regarding LRT.

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 Cibu-Garut

Based on the concession agreement with the 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 Cibu 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 Cibu 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana
(Lanjutan)**

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 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 Sumatera Utara dan sesuai Surat Pernyataan dari Direktur Utama Perusahaan No. HK.237/VII/5/KA-2013 tanggal 10 Juli 2013 bahwa setelah pembangunan tersebut selesai, aset prasarana akan diserahkan 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 Sumatera bagian utara dan selatan, telah dicatat oleh Perusahaan sebagai hak pengoperasian aset prasarana.

Hak pengoperasian aset prasarana di wilayah Sumatera 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 Sumatera bagian utara dan selatan tersebut telah beroperasi masing-masing pada tanggal 23 Juli 2013 dan 28 Januari 2015.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**17. Infrastructure Assets Operating Rights
(Continued)**

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 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 Sumatera, 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, is the complete the infrastructure asset will be handed over to the government.

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 Sumatera regions, have been recorded by the Company as infrastructure assets operating rights.

Infrastructure assets operating rights in north and south of Sumatera 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 Sumatera tracks were operated on July 23, 2013 and January 28, 2015, respectively.

PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)
 Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
 Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
 (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, 2024 and 2023
 (In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

17. Hak Pengoperasian Aset Prasarana **17. Infrastructure Assets Operating Rights**
(Lanjutan) **(Continued)**

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, pekerjaan dalam proses konstruksi terdiri dari: As of December 31, 2024 and 2023, construction in progress consists of:

2024					
	Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion	
Hak Pengoperasian Aset Prasarana					Infrastructure Asset Operating Rights
Proyek LRT Jabodebek	121.938.239	28.378.514.132	99,62%	2025	LRT Jabodebek Project
Pembangunan Jalur Ganda - Sumatra Selatan	1.536.131.222	1.902.374.199	80,75%	2025	Double Track Construction South Sumatra
Reaktivasi Cibatu-Garut	352.571.614	352.628.113	99,98%	2025	Reactivation Cibatu-Garut
Jumlah	2.010.641.075	30.633.516.444			Total
2023					
	Nilai Tercatat/ Carrying Amount Rp	Nilai Kontrak/ Total Contracts Rp	Persentase Penyelesaian/ Percentage of Completion	Estimasi Penyelesaian/ Estimated Completion	
Hak Pengoperasian Aset Prasarana					Infrastructure Asset Operating Rights
Proyek LRT Jabodebek	29.425.590	28.378.514.132	99,62%	2024	LRT Jabodebek Project
Pembangunan Jalur Ganda - Sumatra Selatan	1.051.876.253	1.572.772.839	66,88%	2024	Double Track Construction South Sumatra
Reaktivasi Cibatu-Garut	352.571.615	352.628.113	99,98%	2024	Reactivation Cibatu-Garut
Jumlah	1.433.873.458	30.303.915.084			Total

Nilai beban pinjaman yang dikapitalisasi masing-masing sebesar nihil dan Rp216.399.470 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023. Capitalized interest expense amounted to null and Rp216,399,470 for the years ended on December 31, 2024 and 2023, respectively.

18. Aset Takberwujud **18. Intangible Assets**

2024					
	Saldo Awal/ <i>Beginning Balance</i>	Penambahan/ <i>Addition</i>	Reklasifikasi/ <i>Reclassification</i>	Saldo Akhir/ <i>Ending Balance</i>	
Biaya Perolehan					Acquisition Cost
Sertifikat Tanah	527.129.548	--	281.606.982	808.736.530	Land Certificate
Piranti Lunak	313.206.795	--	128.991.368	442.198.163	Software
Aset dalam Penyelesaian	100.969.676	379.660.588	(410.598.350)	70.031.914	Construction in Progress
Jumlah	941.306.019	379.660.588	--	1.320.966.607	Total
Akumulasi penyusutan					Accumulated Depreciation
Sertifikat tanah	103.509.865	26.900.610	--	130.410.475	Land Certificate
Piranti lunak	261.564.743	35.322.273	--	296.887.016	Software
Jumlah	365.074.608	62.222.883	--	427.297.491	Total
Nilai Tercatat	576.231.411			893.669.116	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

18. Aset Takberwujud (Lanjutan)

18. Intangible Assets (Continued)

	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

Sertifikat tanah merupakan biaya atas pengelolaan 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 business process.

Pada 31 Desember 2023, Perusahaan melakukan reklasifikasi beberapa aset ke dalam aset takberwujud.

As of December 31, 2023, the Company reclassifies few assets into intangible assets.

Amortisasi sebesar Rp62.222.883 dan Rp44.509.524 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, dibebankan pada akun beban operasi tidak langsung.

Amortization amounted Rp62,222,883 and Rp44,509,524 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively, are charged as indirect operating expenses.

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, aset dalam penyelesaian terdiri dari:

As of and December 31, 2024 and 2023, the construction in progress consists of:

	2024				
	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	5.162.263	5.692.262	90,69	2025	Software
Sertifikat Tanah	64.869.651	212.774.624	30,49	2025	Land Certificate
Jumlah	70.031.914	218.466.886			Total
	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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

19. Aset Hak Guna dan Liabilitas Sewa

19. Right of Use Assets and Lease Liabilities

Rekonsiliasi kelompok-kelompok utama aset hak guna dan liabilitas sewa adalah sebagai berikut:

The reconciliation of right of use assets and lease liabilities by major classifications was as follows:

2024									
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Saldo Akhir/ Ending Balance					
Biaya Perolehan					Acquisition Cost				
Prasarana:					Infrastructures:				
Tanah	20.503.811	3.046.873	(3.081.577)	20.469.107	Land				
Bangunan	6.656.638	--	(784.636)	5.872.002	Buildings				
Instalasi Bergerak	35.048.185	48.605.910	--	83.654.095	Equipments				
Fasilitas:					Facilities:				
Kendaraan	34.135.122	10.116.161	(2.065.007)	42.186.276	Vehicles				
Inventaris	89.175.993	6.399.938	(2.729.508)	92.846.423	Supplies				
Jumlah	185.519.749	68.168.882	(8.660.728)	245.027.903	Total				
Akumulasi					Accumulated				
Penyusutan					Depreciation				
Prasarana:					Infrastructures:				
Tanah	8.172.538	5.332.849	(3.081.577)	10.423.810	Land				
Bangunan	4.796.342	1.195.650	(784.636)	5.207.356	Buildings				
Instalasi Bergerak	35.048.184	13.635.614	--	48.683.798	Equipments				
Fasilitas:					Facilities:				
Kendaraan	12.421.281	13.022.598	(2.065.007)	23.378.872	Vehicles				
Inventaris	32.929.084	15.210.743	(2.729.508)	45.410.319	Supplies				
Jumlah	93.367.429	48.397.454	(8.660.728)	133.104.155	Total				
Nilai Tercatat	92.152.320			111.923.748	Carrying Amount				
2023									
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Penambahan/ Addition	Pengurangan/ Deduction	Saldo Akhir/ Ending Balance					
Biaya Perolehan					Acquisition Cost				
Prasarana:					Infrastructures:				
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					Accumulated				
Penyusutan					Depreciation				
Prasarana:					Infrastructures:				
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				

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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**19. Aset Hak Guna dan Liabilitas Sewa
(Lanjutan)**

Beban penyusutan masing-masing sebesar Rp48.397.454 dan Rp34.293.619 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, dibebankan pada beban operasi tidak langsung.

Berikut ringkasan komponen liabilitas sewa berdasarkan jangka waktu:

	2024	2023
Liabilitas Sewa		
Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	53.846.258	44.237.193
Jatuh Tempo Lebih dari Satu Tahun	101.137.152	92.691.568
Jumlah	154.983.410	136.928.761
Dikurangi Bagian Bunga	(35.824.454)	(26.257.872)
Nilai kini Pembayaran Sewa	119.158.956	110.670.889
Dikurangi: Bagian Jatuh Tempo Satu Tahun	(49.736.108)	(36.504.861)
Bagian Jangka Panjang	69.422.848	74.166.028

Berikut ini ringkasan komponen perubahan liabilitas yang timbul dari sewa:

	2024	2023
Saldo Awal	110.670.889	61.162.900
Arus Kas	(70.992.284)	(31.554.208)
Perubahan Non Kas		
Penambahan/(Pengurangan)	79.480.351	81.062.197
Saldo Akhir	119.158.956	110.670.889

Grup mencatat beban bunga masing-masing sebesar Rp8.737.878 dan Rp8.576.995 untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 (Catatan 44).

**19. Right of use Assets and Lease Liabilities
(Continued)**

Depreciation expense amounted Rp48,397,454 and Rp34,293,619 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively, are charged as indirect operating expenses.

The following summarizes the component of lease liabilities based in period:

Lease liabilities
Due within One Year
Due beyond one Year
Total
Less interest portion
Present value of Lease Payments
Less: Current portion
Non-Current Portion

The following summarizes the component of changes in the liabilities arising from leases:

Beginning Balance
Cash Flow
Non-cash Movement
Additions/(Deduction)
Ending Balance

The Group charged as finance cost amounted Rp8,737,878 and Rp8,576,995 for the years ended December 31, 2024 and 2023, respectively (Note 44).

20. Aset Tidak Lancar Lainnya

20. Other Non-Current Assets

	2024	2023
Aset Non-Keuangan		
Aset Diberhentikan Operasi	120.935.985	120.935.985
Persediaan Scrap	31.443.812	31.443.812
Dikurangi:		
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(152.379.791)	(152.379.791)
Aset Non-Keuangan - Neto	6	6
Aset Keuangan		
Pihak Berelasi (Catatan 42)		
Dana Pensiun Pegawai	90.136.693	91.258.933
Dana Kesehatan Pegawai	40.891.764	60.679.342
Dana Cadangan Tantiem	17.167.887	7.592.201
Pihak Ketiga		
Aset Keuangan Lainnya	59.947.934	52.526.621
Aset Keuangan - Neto	208.144.278	212.057.097
Neto	208.144.284	212.057.103

Non-Financial Assets
Assets Discontinued from Operations
Scrap Inventories
Less:
Allowance for Impairment Losses
Non-Financial Assets - Net

Financial Assets
Related Parties (Note 42)
Pension Funds
Employee Healthy Fund
Tantiem's Reserve Fund
Third Parties
Other Financial Assets
Financial Assets - Net
Net

20. Aset Tidak Lancar Lainnya (Lanjutan)

20. Other Non-Current Assets (Continued)

Mutasi cadangan kerugian penurunan nilai:

Change in allowance for impairment losses:

	2024	2023	
Saldo Awal	(152.379.791)	(300.049.355)	Beginning Balance
(Penambahan) Penghapusan Cadangan			(Additional) Write-offs of
Aset Non Keuangan	--	147.669.564	Non-Financial Assets
Saldo Akhir	(152.379.791)	(152.379.791)	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, Perusahaan melakukan reklasifikasi atas aset tetap yang diberhentikan operasi ke dalam aset tidak lancar lainnya (Catatan 15).

As of December 31, 2023, 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 2024 telah dicadangkan seluruhnya.

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, 2024 have been fully impaired.

Pada tanggal 12 September 2023, Perusahaan melakukan penjualan atas sebidang tanah di Kota Padang seluas 15.510 m² dengan nilai tercatat sebesar Rp1.263.485 (nilai penuh) dan harga jual sebesar Rp31.299.180.

On September 12, 2023, the Company sold a plot of land in Padang City covering an area of 15,510 sqm with a carrying value of Rp1,263,485 (full amount) and selling price amounted to Rp31,299,180.

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.

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.

Pada bulan Desember 2023, Perusahaan melakukan penghapusbukuan atas sebidang tanah di Kota Bandung seluas 9.708 m² dengan nilai tercatat sebesar Rp46.172.

In December 2023, the Company write-off a plot of land in Bandung City covering an area of 9,708 sqm with a carrying value of 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 9.257 karyawan yang belum disetorkan ke pengelola program asuransi *saving plan* dengan pola pendanaan sistem *pooled fund*.

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 9,257 employees before it is deposited to insurance saving plan management by pooled fund systems.

21. Utang Usaha

21. Trade Payables

	2024	2023	
Utang Usaha			Trade Payables
Pihak Berelasi (Catatan 42)	1.796.057.807	4.976.299.233	Related Parties (Note 42)
Pihak Ketiga	2.262.552.410	2.394.977.405	Third Parties
Jumlah	4.058.610.217	7.371.276.638	Total

Berdasarkan mata uang:

By currencies:

	2024	2023	
Rupiah	4.020.182.670	7.340.256.012	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	18.467.267	11.230.840	United States Dollar
Euro	16.955.218	5.273.635	Euro
Yen Jepang	3.005.062	14.516.151	Japan Yen
Jumlah	4.058.610.217	7.371.276.638	Total

Utang usaha pihak berelasi sebagian besar merupakan biaya penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC) Tahun 2024 (Catatan 52).

Trade payables to related parties mostly represent Track Access Charge (TAC) payable to the Government for the year 2024 (Note 52).

Tidak ada jaminan yang diberikan atas utang usaha.

There is no collateral pledged on trade payables.

22. Beban Akruai

22. Accruals

	2024	2023	
Beban akrual			
Biaya Umum dan Administrasi	1.427.482.433	587.226.416	General and Administrative Expenses
Biaya Operasi Langsung	846.534.452	846.030.286	Direct Operating Expenses
Biaya Operasi Tidak Langsung	271.106.586	770.061.237	Indirect Operating Expenses
Jumlah	2.545.123.471	2.203.317.939	Total

Biaya umum dan administrasi yang masih harus dibayar sebagian besar merupakan hasil pemeriksaan pajak Tahun 2023 berdasarkan Surat Pemberitahuan Hasil Pemeriksaan (SPHP), biaya pemasaran, biaya perlengkapan dan operasional kantor, dan biaya administrasi.

Accrued general and administrative expenses mainly consist of the tax audit findings for the 2023 fiscal year based on the Tax Audit Result Notification Letter (SPHP), marketing expenses, office supplies and operational costs, as well as other administrative expenses

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.

Sebagian besar Biaya operasi tidak langsung yang masih harus dibayar diantaranya merupakan biaya pemeliharaan prasarana pokok Grup, denda atas biaya penggunaan prasarana milik Pemerintah (TAC), dan biaya keselamatan dan kesehatan kerja.

Most of the outstanding indirect operating expenses consist of maintenance costs for the Group's main infrastructure, penalties related to Track Access Charges (TAC) for the use of government-owned infrastructure, and occupational health and safety costs.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

23. Pendapatan Diterima di Muka

23. Unearned Revenue

	2024	2023	
Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Maturities
Non Angkutan	812.850.034	700.443.816	Non-Transportation
Angkutan Penumpang	641.165.987	547.600.796	Passenger Transportation
Angkutan Barang	76.884.941	33.593.086	Freight Transportation
Jumlah	1.530.900.962	1.281.637.698	Total
Jangka Panjang Lebih dari Satu Tahun			Long Term Maturity
Non Angkutan	797.211.219	834.563.297	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.

24. Pinjaman Bank Jangka Pendek

24. Short-Term Bank Loans

	2024	2023	
Pihak Berelasi (Catatan 42)	2.871.114.393	988.523.138	Related Parties (Note 42)
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	98.556.558	400.000.000	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank CIMB Niaga Tbk	98.556.558	--	PT Bank CIMB Niaga Tbk
PT Bank Permata Tbk	2.000.000	--	PT Bank Permata Tbk
Sub Jumlah	199.113.116	400.000.000	Sub Total
Jumlah	3.070.227.509	1.388.523.138	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

24. Pinjaman Bank Jangka Pendek (Lanjutan)

24. Short-Term Bank Loans (Continued)

Informasi lain mengenai Pinjaman Bank Jangka Pendek pada 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut:

Other Information about Short-term Bank Loans as of December 31, 2024 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 Mandiri (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	14 Juni 2025/ June 14, 2025	6,12%	-	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	24 Februari 2025/ February 24, 2025	6,20%	-	Debt to Equity Ratio Max 300% Ebitda to Interest min 1.5 x Cash Flow Operation positif
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	Berulang/ Revolving	3 Desember 2025/ December 3, 2025	6,10%	-	Debt to Equity Ratio Max 300% Cash Flow Operation positif
Perjanjian Transaksi Khusus Light Rail Transit (LRT)/ Light Rail Transit (LRT) Special Transaction Loans					
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	24 Agustus 2025/ August 24, 2025	5,40%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	24 Agustus 2025/ August 24, 2025	5,40%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	24 Agustus 2025/ August 24, 2025	5,40%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank CIMB Niaga Tbk	Berulang/ Revolving	24 Agustus 2025/ August 24, 2025	5,40%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
PT Bank Central Asia Tbk	Berulang/ Revolving	24 Agustus 2025/ August 24, 2025	5,40%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Debt to Equity Ratio Max 500%
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Reska Multi Usaha					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	8 September 2025/ September 8, 2025	7,75%	-	Debt to Equity Ratio Max 200% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	22 Maret 2025/ March 22, 2025	7,00%	-	Debt to Equity Ratio Max 300%
PT Bank Permata Tbk	Berulang/ Revolving	20 April 2025/ April 20, 2025	8,25%	-	Debt to Equity Ratio Max 200% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Berulang/ Revolving	06 Februari 2025/ February 06, 2025	7,00%	-	Debt to Equity Ratio Max 230% Current Ratio Min 110% EBITDA to Interest Max 300%
Entitas Anak/ Subsidiaries - 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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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:

2024					
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	--	530.045.057	(441.666.667)	88.378.390	5.729.435
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	950.000.000	3.615.159.886	(3.218.937.609)	1.346.222.277	101.942.269
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	745.021.799	(246.465.242)	498.556.557	12.233.700
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	--	300.000.000	--	300.000.000	--
PT Bank CIMB Niaga Tbk	--	145.021.801	(46.465.243)	98.556.558	4.611.200
PT Bank Central Asia Tbk	400.000.000	745.021.799	(1.046.465.241)	98.556.558	15.976.755
Sub Jumlah/ Sub Total	1.350.000.000	6.080.270.342	(5.000.000.002)	2.430.270.340	140.493.359
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Reska Multi Usaha					
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	38.523.138	362.279.537	(351.008.172)	49.794.503	1.506.665
PT Bank Permata Tbk	--	132.000.000	(130.000.000)	2.000.000	213.422
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	115.000.000	(115.000.000)	--	1.283.889
Sub Jumlah/ Sub Total	38.523.138	609.279.537	(596.008.172)	51.794.503	3.003.976
PT Kereta Commuter Indonesia					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	1.160.162.666	(572.000.000)	588.162.666	15.852.903
Sub Jumlah/ Sub Total	--	1.160.162.666	(572.000.000)	588.162.666	15.852.903
PT Kereta Api Properti Manajemen					
PT Bank Permata Tbk	--	25.000.000	(25.000.000)	--	82.639
Sub Jumlah/ Sub Total	--	25.000.000	(25.000.000)	--	82.639
Total	1.388.523.138	7.874.712.545	(6.193.008.174)	3.070.227.509	159.432.877
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 HSBC Indonesia	200.000.000	575.000.000	(775.000.000)	--	6.032.222
PT Bank Central Asia Tbk	1.000.000.000	575.000.000	(1.575.000.000)	--	24.995.694
PT MUFG	--	400.000.000	--	400.000.000	--
Sub Jumlah/ Sub Total	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
Sub Jumlah/ Sub Total	60.000.000	836.300.935	(857.777.797)	38.523.138	1.825.141
Total	1.760.000.000	5.636.300.935	(6.007.777.797)	1.388.523.138	81.091.251

25. Liabilitas Jangka Pendek Lainnya

25. Other Current Liabilities

	2024	2023	
Titipan Pegawai	62.969.940	60.909.704	Employee Deposits
Uang Jaminan	5.239.503	5.960.655	Security Deposits
Lain-lain	25.299.492	24.931.641	Others
Jumlah	93.508.935	91.802.000	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.

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*.

Security deposits consist of deposit received from customers for advertising in the train and daily ticket deposit from the commuter line passengers.

Utang lain-lain diantaranya merupakan utang atas penerimaan uang jaminan optimalisasi aset dari pelanggan sebagai jaminan atas aset yang disewa.

Others consist of deposit received from customers regarding optimization assets as warranty for rental assets.

26. Liabilitas Imbalan Kerja

26. Employee Benefits Liabilities

Program pensiun imbalan pasti memberikan eksposur Grup terhadap risiko aktuarial seperti risiko investasi, risiko tingkat bunga dan risiko gaji.

The defined benefit pension plan exposes the Group to actuarial risks such as investment risk, interest rate risk and salary risk.

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.

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.

Saat ini program tersebut memiliki investasi yang relatif lebih banyak pada instrumen properti dibandingkan dengan instrumen lainnya.

Currently the plan relatively has a more investment in property instrument compared to other instrument.

Manajemen berkeyakinan bahwa nilai aset program dapat terpulihkan.

Management has believe the recoverable amount of plan assets.

Risiko Tingkat Bunga

Penurunan suku bunga obligasi akan meningkatkan liabilitas program.

Interest Risk

A decrease in the bond interest rate will increase the plan liability.

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.

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 (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Asumsi-asumsi yang digunakan dalam menghitung beban dan liabilitas imbalan kerja pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 sebagai berikut:

The assumptions used to calculate employee benefits expenses and liabilities on December 31, 2024 and 2023 are as follows:

	2024	2023	
Tingkat Diskonto	6,88%-7,14%	6,25%-7,10%	Discount Rate
Tingkat Kenaikan Gaji per Tahun	6,00% - 9,00%	6,00% - 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 di Bawah 20 - 29 Tahun	5,00% - 6,00%	5,00% - 6,00%	Age Under 20 - 29 Years Old
Umur di Atas 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:

	2024	2023	
Program Pensiun Eks PNS	158.513.214	156.195.973	Pension Plan Ex-PNS
Tantiem dan Bonus	1.268.104.248	1.139.345.997	Bonuses and Tantiem
Jumlah	1.426.617.462	1.295.541.970	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:

	2024	2023	
Program Pensiun Eks PNS	1.065.111.101	1.138.251.753	Pension Plan Ex-PNS
Program Pensiun Eks Perum & Persero	4.504.531.649	4.401.673.427	Pension Plan Ex-Perum & Persero
Imbalan Kerja Lain	98.545.304	78.591.696	Other Employment Benefits
Jumlah Liabilitas Imbalan Kerja	5.668.188.054	5.618.516.876	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:

	2024	2023	
Program Pensiun Eks PNS	1.223.624.315	1.294.447.726	Pension Plan Ex-PNS
Program Pensiun Eks Perum & Persero	4.504.531.649	4.401.673.427	Pension Plan Ex-Perum & Persero
Tantiem dan Bonus	1.268.104.248	1.139.345.997	Bonuses and Tantiem
Imbalan Kerja Lain	98.545.304	78.591.696	Other Employment Benefits
Jumlah	7.094.805.516	6.914.058.846	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 Perusahaan 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 the Company 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 Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 170/PMK.02/2016 tanggal 14 November 2016 tentang Penyediaan Dana Program Penyesuaian Pensiun Eks Pegawai Negeri Sipil Departemen Perhubungan Pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) menetapkan bahwa Pendanaan Bersama diatur dengan proporsi sebagai berikut:

Based on the Regulation of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia Number 170/PMK.02/2016 dated November 14, 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), it is stipulated that Joint Funding is regulated with the following proportions:

1. Pemerintah sebesar 78% (tujuh puluh delapan persen);
2. PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebesar 11% (sebelas persen); dan
3. Hasil Investasi sebesar 11% (sebelas persen).

1. *The Government: 78% (seventy-eight percent);*
2. *PT Kereta Api Indonesia (Persero): 11% (eleven percent); and*
3. *Investment Returns: 11% (eleven percent).*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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:

	2024	2023	
Biaya Jasa Kini	1.234.565	1.719.627	Current Service Cost
Beban Bunga Bersih	387.373.529	390.366.436	Net Interest
Jumlah	388.608.094	392.086.063	Total
Bagian Pemerintah	(303.114.313)	(305.827.129)	Government Portion
Bagian Perusahaan	85.493.781	86.258.934	The Company Portion

Liabilitas sehubungan dengan program pensiun imbalan pasti sebagai berikut:

Liability in respect of the defined benefits pension plan are as follows:

	2024	2023	
Awal Tahun	5.883.853.300	5.698.780.090	Beginning of the Year
Beban Laba Rugi	388.608.094	392.086.063	Profit Loss Expenses
Pembayaran Manfaat	(872.754.144)	(811.896.940)	Benefits Payments
Penghasilan Komprehensif Lain	162.221.455	604.884.087	Other Comprehensive Income
Akhir Tahun	5.561.928.705	5.883.853.300	End of Year
Bagian Pemerintah	(4.338.304.390)	(4.589.405.574)	The Government Portion
Bagian Perusahaan	1.223.624.315	1.294.447.726	The Company Portion
Dikurangi Bagian Jangka Pendek	158.513.214	156.195.973	Less of Short-Term Portion
Bagian Jangka Panjang	1.065.111.101	1.138.251.753	Long-Term Portion

Mutasi liabilitas sebagai berikut:

Movements in liabilities are as follows:

	2024	2023	
Nilai Kini Kewajiban	6.634.966.522	6.991.946.498	Present Value of Obligation
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun	(1.073.037.816)	(1.108.093.198)	Fair Value of Pension Fund Plan Assets
Jumlah Liabilitas Bersih	5.561.928.706	5.883.853.300	Net Liability
Bagian Pemerintah	(4.338.304.391)	(4.589.405.574)	Government Portion
Bagian Perusahaan	1.223.624.315	1.294.447.726	The Company Portion
Dikurangi Bagian Jangka Pendek	158.513.214	156.195.973	Less of Short-Term Portion
Bagian Jangka Panjang	1.065.111.101	1.138.251.753	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:

	2024	2023	
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun Awal Tahun	1.108.093.198	1.109.523.297	Fair Value of Pension Plan Assets at Beginning of the Year
Pengembalian Aset Dana yang Diharapkan	76.236.812	76.002.346	Expected Return on Plan Assets
Imbal Hasil Aset Program Non Bunga Neto	(111.292.194)	(77.432.445)	Return on Plan Assets Non Interest - Net
Akhir Tahun	1.073.037.816	1.108.093.198	End of Year
Bagian Pemerintah	(836.969.496)	(864.312.694)	The Government Portion
Bagian Perusahaan	236.068.320	243.780.504	The Company Portion

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

26. Liabilitas Imbalan Kerja (Lanjutan)

26. Employee Benefits Liabilities (Continued)

Mutasi penghasilan komprehensif lain adalah sebagai berikut:

The movements of other comprehensive income are as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	1.208.354.060	603.469.972	Beginning Balance
Tahun Berjalan	162.221.455	604.884.087	Current Year
Saldo Akhir	1.370.575.515	1.208.354.059	Ending Balance
Bagian Pemerintah	(1.069.048.902)	(942.516.166)	The Government Portion
Bagian Perusahaan	301.526.613	265.837.893	The Company Portion

Komposisi penempatan investasi yang dilakukan atas aset program adalah sebagai berikut:

The composition of investment placement on plan asset are as follows:

	2024	2023	
	%	%	
Surat Utang Negara	39,56	39,66	Government Securities
Deposito	37,65	38,35	Time Deposits
Sukuk	22,79	21,99	Sukuk
Jumlah	100,00	100,00	Total

Analisa sensitivitas kuantitatif untuk asumsi yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 sebagai berikut:

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of December 31, 2024 and 2023 as follows:

	2024	2023	
Analisa Sensitivitas			Sensitivity Analysis
Nilai Kini Kewajiban			Present Value of Defined
Imbalan Pasti			Benefit Obligation
Akhir Periode			End of Period
Tingkat Diskonto + 1%	1.364.943.585	1.538.141.904	Rate + 1%
Tingkat Diskonto - 1%	1.567.093.459	1.538.316.807	Rate - 1%
Tingkat Kenaikan Gaji + 1%	1.459.709.446	1.538.295.732	Salary Increase + 1%
Tingkat Kenaikan Gaji - 1%	1.459.675.846	1.538.161.005	Salary Increase - 1%

Program Pensiun Eks Perum dan Persero

Perusahaan menyelenggarakan program asuransi bagi pekerja Eks Perum yang direkrut sebelum Agustus 2009 serta untuk pekerja Persero yang direkrut setelah Agustus 2009 berdasarkan Perjanjian Nomor KL.705/VIII/9/KA-2023 dan 262/PERJ./AJIFG/U/VIII/2023 tanggal 16 Agustus 2023 Tentang Addendum dan Pernyataan Kembali Atas Perjanjian Kerja Sama Antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan PT 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 Plan of Ex-Perum and Persero

The company administers an insurance program for former Perum employees recruited before August 2009, as well as for Persero employees recruited after August 2009, based on Agreement Number KL.705/VIII/9/KA-2023 and 262/PERJ./AJIFG/U/VIII/2023 dated August 16, 2023, concerning the Addendum and Restatement of the Cooperation Agreement between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and PT Asuransi Jiwa IFG regarding the management of the IFG Pension Fund Insurance Program for Employees and the IFG Anuitas Prima Insurance Program for Retirees of PT Kereta Api Indonesia (Persero).

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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 employee expenses in the consolidated profit or loss are as follows:

	2024	2023	
Biaya Jasa Kini	386.324.598	407.654.900	Current Service Cost
Beban Bunga Bersih dari Liabilitas Manfaat Pasti	297.382.333	276.575.472	Net Interest on the Net Defined Benefit Liability
Biaya Jasa Lalu	204.514.366	376.818.322	Past Service Cost
Jumlah	888.221.297	1.061.048.694	Total

Liabilitas sehubungan dengan program pensiun imbalan pasti sebagai berikut:

Liability in respect of the defined benefits pension plan are as follows:

	2024	2023	
Nilai Kini Kewajiban	7.106.519.775	6.972.524.360	Present Value of Obligation
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun	(2.601.988.126)	(2.570.850.933)	Fair Value of Pension Fund Plan Assets
Jumlah Liabilitas Bersih	4.504.531.649	4.401.673.427	Net Liability

Mutasi liabilitas sebagai berikut:

Movements in liabilities are as follows:

	2024	2023	
Awal Tahun	4.401.673.427	4.037.598.131	Beginning of the Year
Beban Laba Rugi	888.221.297	1.061.048.694	Profit Loss Expenses
Penghasilan Komprehensif Lain	(310.238.848)	(87.896.683)	Other Comprehensive Income
Iuran Dibayar Perusahaan	(475.124.227)	(609.076.715)	Contribution Paid by the Company
Akhir Tahun	4.504.531.649	4.401.673.427	End of Year
Dikurangi Bagian Jangka Pendek	--	--	Less of Short-Term Portion
Bagian Jangka Panjang	4.504.531.649	4.401.673.427	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:

	2024	2023	
Nilai Wajar Aset Program Dana Pensiun			Fair Value of Pension Plan Assets at
Awal Tahun	2.570.850.933	2.294.777.361	Beginning of the Year
Iuran Dibayar Perusahaan	475.124.227	609.076.715	Contribution Paid by the Company
Manfaat Dibayar Pihak Ketiga	(602.317.437)	(628.405.828)	Benefit Paid by Third Party
Pendapatan Bunga	138.400.439	157.192.249	Interest Income
Imbal Hasil Aset Program Non Bunga Neto	19.929.964	138.210.436	Return on Plan Assets Non Interest - Net
Akhir Tahun	2.601.988.126	2.570.850.933	End of Year

Mutasi penghasilan komprehensif lain adalah sebagai berikut:

The movements of other comprehensive income are as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	1.067.380.847	1.155.277.532	Beginning Balance
Tahun Berjalan	(310.238.848)	(87.896.683)	Current Year
Saldo Akhir	757.141.999	1.067.380.849	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:

	2024	2023	
	%	%	
Saham	67,18	73,37	Shares
Properti	13,89	11,26	Property
Deposito	6,40	12,40	Time Deposits
Obligasi	3,87	0,87	Bonds
Lain-lain	8,66	2,10	Others
Jumlah	100,00	100,00	Total

Analisa sensitivitas kuantitatif untuk asumsi yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 sebagai berikut:

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of December 31, 2024 and 2023 as follows:

	2024	2023	
Analisa Sensitivitas			Sensitivity Analysis
Nilai Kini Kewajiban			Present Value of Defined
Imbalan Pasti			Benefit Obligation
Akhir Periode			End of Period
Tingkat Diskonto + 1%	6.121.269.981	6.450.671.207	Rate + 1%
Tingkat Diskonto - 1%	8.337.344.506	7.370.945.107	Rate - 1%
Tingkat Kenaikan Gaji + 1%	7.610.808.917	7.369.357.057	Salary Increase + 1%
Tingkat Kenaikan Gaji - 1%	6.653.588.141	6.444.295.205	Salary Increase - 1%

Imbalan Kerja Lainnya

Grup juga memberikan imbalan kerja lainnya berupa uang pesangon, penghargaan masa bakti, dan tunjangan masa persiapan pensiun kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan kebijakan Grup. 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, and pension preparation year for their eligible employees based on The Group 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:

	2024	2023	
Biaya Jasa Kini	16.791.091	15.445.707	Current Service Cost
Beban Bunga Bersih			Net Interest on the
dari Liabilitas Manfaat Pasti	3.062.406	3.062.352	Defined Benefit Liability
Biaya Jasa Lalu	(356.677)	8.460.348	Past Service Cost
Jumlah	19.496.820	26.968.407	Total

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:

	2024	2023	
Nilai Kini Kewajiban	164.014.205	131.902.649	Present Value of Obligation
Nilai Wajar Aset Program			Fair Value of Pension Fund
Dana Pensiun	(99.990.132)	(82.396.323)	Plan Assets
Surplus	64.024.073	49.506.326	Surplus
Pembatasan Aset	34.521.231	29.085.370	Restricted Assets
Jumlah Liabilitas Bersih	98.545.304	78.591.696	Net Liability

Mutasi liabilitas sebagai berikut:

Movements in liabilities are as follows:

	2024	2023	
Awal Tahun	78.591.696	60.745.103	Beginning of the Year
Beban Laba Rugi	19.496.820	26.968.407	Profit Loss Expenses
Pembayaran Manfaat	(4.800.333)	(3.576.542)	Benefits Payments
Penghasilan Komprehensif Lain	21.888.840	11.672.377	Other Comprehensive Income
Iuran Dibayar Perusahaan	(16.631.719)	(17.217.649)	Contribution Paid by the Company
Akhir Tahun	98.545.304	78.591.696	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:

	2024	2023	
Nilai Wajar Aset			Fair Value of Pension
Program Dana Pensiun			Plan Assets at
Awal Tahun	82.396.323	62.234.485	Beginning of the Year
Pengembalian Aset Dana yang Diharapkan	5.741.987	5.025.727	Expected Return on Plan Assets
Imbalan Hasil atas Aset Program yang tidak Termasuk dalam Bunga Neto	(3.216.090)	(1.271.731)	Return on Plan Assets
Iuran Dibayar Perusahaan	16.631.719	17.217.649	Plan Assets, which are not Included in Net Interest
Iuran Dibayar Pihak Ketiga	(1.563.807)	(809.807)	Contribution Paid by the Company
Akhir Tahun	99.990.132	82.396.323	End of Year

Mutasi penghasilan komprehensif lain adalah sebagai berikut:

The movements of other comprehensive income are as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal	35.710.816	24.038.439	Beginning Balance
Tahun Berjalan	21.888.840	11.672.377	Current Year
Saldo Akhir	57.599.656	35.710.816	Ending Balance

Analisa sensitivitas kuantitatif untuk asumsi yang signifikan pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 sebagai berikut:

A quantitative sensitivity analysis for significant assumptions as of December 31, 2024 and 2023 as follows:

	2024	2023	
Analisa Sensitivitas			Sensitivity Analysis
Nilai Kini Kewajiban			Present Value of Defined
Imbalan Pasti			Benefit Obligation
Akhir Periode			End of Period
Tingkat Diskonto + 1%	146.844.431	118.765.469	Rate + 1%
Tingkat Diskonto - 1%	183.571.525	145.999.539	Rate - 1%
Tingkat Kenaikan Gaji + 1%	182.875.616	145.742.865	Salary Increase + 1%
Tingkat Kenaikan Gaji - 1%	147.100.761	118.755.840	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

27. Pinjaman Program PEN

27. PEN Program Loan

	2024	2023	
Pokok Pinjaman (Catatan 42)	2.843.750.000	3.062.500.000	Principal of Loan (Note 42)
Penyesuaian Nilai Wajar	(366.914.007)	(463.343.632)	Fair Value Adjustment
Nilai Wajar Pinjaman	2.476.835.993	2.599.156.368	Fair Value of Loan
Pendapatan Hibah Ditangguhkan	366.914.007	463.343.632	Deferred Grant Income
Jumlah	2.843.750.000	3.062.500.000	Total
Jumlah Bagian Pinjaman Program PEN yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	473.958.333	437.500.000	Total Portion of PEN Program Maturing within One Year
Bagian Jangka Panjang	2.369.791.667	2.625.000.000	Long Term Loans Portion

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.

The Company entered into an agreement with PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) by Deed No.17 dated November 30, 2020 by Notary in Jakarta regarding Providing Investment Fund of the Government of Republic Indonesia in the form of loan for the National Economic Recovery Program. Minister of Finance Decree Number.531/KMK.06/2020 dated November 20, 2020 concerning the Assignment to the Limited Liability Company (Persero) PT Sarana Multi Infrastruktur as an Investment executor to Implement Government Investment in the order of the National Economic Recovery Program and Regulation of the Minister of Finance Number.118/PMK.06/2020 dated September 2, 2020, concerning Investment in the order of the National Economic Recovery Program, hereinafter referred to as the PEN Program.

Informasi lain mengenai Program PEN pada 31 Desember 2024 adalah sebagai berikut:

Other Information about PEN Program as of December 31, 2024 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 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 December 31, 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:

	2024					
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 Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN)/ Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) Program Loan						
Pemerintah Republik Indonesia	3.062.500.000	--	(218.750.000)	--	2.843.750.000	157.591.146

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

27. Pinjaman Program PEN (Lanjutan)

27. PEN Program Loan (Continued)

Kreditur/ Creditor	2023					
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Non Kas/ Non-Cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	Pembayaran Bunga/ Interest Payment
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

28. Pinjaman Jangka Panjang

28. Long-term Loans

	2024	2023	
Pihak Berelasi (Catatan 42)	18.175.754.013	12.829.344.797	Related Parties (Note 42)
Pihak Ketiga			Third Parties
China Development Bank	7.149.335.122	--	China Development Bank
PT Bank Central Asia Tbk	3.232.468.178	3.419.813.820	PT Bank Central Asia Tbk
PT BPD Sumatera Utara	599.644.576	297.749.174	PT BPD Sumatera Utara
PT Bank DKI	575.616.922	568.687.305	PT Bank DKI
PT Bank KEB Hana Indonesia	575.616.922	568.687.305	PT Bank KEB Hana Indonesia
PT Bank Mega Tbk	575.616.922	568.687.305	PT Bank Mega Tbk
PT Bank Pembangunan Daerah Papua	497.112.072	--	PT Bank Pembangunan Daerah Papua
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	331.801.284	327.806.864	PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung
PT Bank CIMB Niaga Tbk	55.939.841	2.470.630.404	PT Bank CIMB Niaga Tbk
Export-Import Bank of United States	9.860.152	100.890.342	Export-Import Bank of United States
PT Bank Shinhan	--	284.343.654	PT Bank Shinhan
Sub Jumlah	13.603.011.991	8.607.296.173	Sub Total
Jumlah	31.778.766.004	21.436.640.970	Total
Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Portion of Long-Term Loans Maturing
Pihak Berelasi (Catatan 42)	1.198.921.707	929.940.459	Related Parties (Note 42)
Pihak Ketiga			Third Parties
PT Bank Central Asia Tbk	291.696.225	235.672.613	PT Bank Central Asia Tbk
PT Bank CIMB Niaga Tbk	77.974.898	18.221.633	PT Bank CIMB Niaga Tbk
PT Bank DKI	17.948.186	4.194.238	PT Bank DKI
PT Bank KEB Hana Indonesia	17.948.186	4.194.238	PT Bank KEB Hana Indonesia
PT Bank Mega Tbk	17.948.186	4.194.238	PT Bank Mega Tbk
PT BPD Sumatera Utara	17.928.551	2.056.743	PT BPD Sumatera Utara
PT Bank Pembangunan Daerah Papua	15.191.533	--	PT Bank Pembangunan Daerah Papua
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	10.941.686	2.556.918	PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung
Export-Import Bank of United States	9.860.152	91.485.309	Export-Import Bank of United States
PT Bank Shinhan Indonesia	8.974.093	2.097.119	PT Bank Shinhan Indonesia
Sub Jumlah	486.411.696	364.673.049	Sub Jumlah
Jumlah Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	1.685.333.403	1.294.613.508	Total Current Portion of Long Term Loans
Bagian Jangka Panjang	30.093.432.601	20.142.027.462	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Berdasarkan mata uang:

Based on currencies:

	2024	2023	
Berdasarkan Mata Uang:			By Currencies:
Rupiah	24.619.570.730	21.335.750.628	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	3.743.201.342	100.890.342	United States Dollar
Yuan China	3.415.993.932	--	Yuan China
Jumlah Pinjaman Jangka Panjang	31.778.766.004	21.436.640.970	Total Long Term Loans Portion
Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Portion of Long-Term Loans Maturing
Rupiah	1.675.473.251	1.203.128.199	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	9.860.152	91.485.309	United States Dollar
Jumlah Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	1.685.333.403	1.294.613.508	Total Current Portion of Long Term Loans
Rupiah	22.944.097.479	20.132.622.429	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	3.733.341.190	9.405.033	United States Dollar
Yuan China	3.415.993.932	--	Yuan China
Bagian Jangka Panjang	30.093.432.601	20.142.027.462	Long-Term Loans Portion

Informasi lain mengenai Pinjaman Bank
Jangka Panjang pada 31 Desember 2024
adalah sebagai berikut:

Other Information about Long-term Bank Loans
as of December 31, 2024 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 I : 25 Juli 2025/ July 25, 2025 Tahap II : 8 Agustus 2026/ August 8, 2026	6,05% - 11,12%	Asset 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 I : 25 Juli 2025/ July 25, 2025 Tahap II : 8 Agustus 2026/ August 8, 2026	6,05% - 11,12%	Asset 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 I & II : 25 November 2026/ November 25, 2026 Tahap III : 4 Maret 2028/ March 4, 2028	6,00% - 10,26%	Asset sarana yang dibiayai/ Funded facility assets	Debt to Equity Ratio Max 300% Debt Service Coverage Ratio min 1.25 x

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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 Sindikasi Commuterline (Jabodetabek)/ Commuterline Syndicated Loan (Jabodetabek)					
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	Sindikasi/ Syndicated	Tahap I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap 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 I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap 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 I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap 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 I : 10 Mei 2028/ May 10, 2028 Tahap 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 I : 15 Maret 2024/ March 15, 2024 Tarikan II : 15 Juni 2024/ June 15, 2024 Tarikan III : 15 Maret 2025/ March 15, 2025	2,54%	Asset sarana yang dibiayai/ Funded facility assets	-
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 KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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
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%
Perusahaan/The Company					
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%
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%
Perjanjian Pinjaman CDB/ CDB Syndicated Loan Agreement					
China Development Bank	Fasilitas A/ Facility A	25 April 2069/ April 25, 2069	3,20%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Total Liabilities to Asset Ratio Max 85%
China Development Bank	Fasilitas B/ Facility B	25 April 2069/ April 25, 2069	3,10%	Jaminan Pemerintah/ Government Guarantee	Total Liabilities to Asset Ratio Max 85%
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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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 Jabodebek/ Procurement Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodebek					
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 cessie / Contract turnover that will pay cessie - 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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(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:

2024							
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Pengalihan/ Diversion	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	396.127.481	--	(189.400.000)	--	--	206.727.481	28.221.627
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	396.127.481	--	(189.400.000)	--	--	206.727.481	28.221.627
Proyek Pengadaan 10 Set KRL Commuter Jabodetabek/ Procurement of 10 set KRL Jabodetabek Commuter Railways Project							
Kementerian Keuangan	23.425.649	--	(1.018.507)	--	--	22.407.142	1.678.451
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	464.159.139	--	(133.910.247)	--	--	330.248.892	38.283.943
Pinjaman Sindikasi Commuterline (Jabodetabek)/ Syndicated Loan Agreement of Commuterline (Jabodetabek)							
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	98.089.205	--	(19.989.170)	--	--	78.100.035	9.208.072
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	98.089.206	--	(19.989.170)	--	--	78.100.036	9.208.072
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	97.584.843	--	(19.886.388)	--	--	77.698.455	9.160.725
PT Bank Central Asia Tbk	98.089.206	--	(19.989.170)	--	--	78.100.036	9.208.072
Proyek Pengadaan 50 Lokomotif General Electric/ Procurement of 50 General Electric Locomotives Piroject							
Export-Import Bank of United States	100.890.342	--	(94.251.536)	--	3.221.346	9.860.152	1.170.095
Perjanjian Sindikasi Bandara Soekarno Hatta (Basoetta)/ Syndicated Loan Agreement os Soekarno Hatta Aripot (Basoetta)							
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	243.711.626	--	(34.815.947)	--	--	208.895.679	23.445.203
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	243.711.626	--	(34.815.947)	--	--	208.895.679	23.445.203
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	243.711.626	--	(34.815.947)	--	--	208.895.679	23.445.203
PT Bank Central Asia Tbk	243.711.626	--	(34.815.947)	--	--	208.895.679	23.445.203
Pinjaman Transaksi Khusus/ Spesial Transaction Loan (PTK)							
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	254.640.000	--	(85.020.000)	--	--	169.620.000	18.420.085
Lembaga Pembiayaan Ekspor Impor	198.044.000	--	(66.132.000)	--	--	131.912.000	14.325.727
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	226.363.000	--	(75.564.000)	--	--	150.799.000	16.375.169
Biaya Transaksi yang Belum Diamortisasi/ Unamortized transaction cost							
	(2.472.898)	--	--	--	768.226	(1.704.672)	--
Perjanjian Pinjaman Sindikasi Proyek Light Rail Transit (LRT)-Tahap I/ Light Rail Transit (LRT) Syndicated Loan Agreement							
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	3.088.288.005	63.293.114	(24.103.731)	2.731.046.655	--	5.858.524.043	212.293.033
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	2.470.630.404	44.915.597	(14.810.258)	--	--	2.500.735.743	143.574.958
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	2.470.630.404	44.915.597	(14.810.258)	--	--	2.500.735.743	143.574.958
PT Bank Central Asia Tbk	2.470.630.404	44.915.597	(14.810.258)	--	--	2.500.735.743	143.574.958
PT Bank CIMB Niaga Tbk	2.470.630.404	38.452.919	(9.645.476)	(2.443.498.006)	--	55.939.841	113.209.624
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	1.852.972.804	33.686.698	(11.107.694)	--	--	1.875.551.808	107.681.218
PT Bank Shinhan Indonesia	284.343.654	4.483.374	(1.278.379)	(287.548.649)	--	--	14.064.970
PT Bank KEB Hana Indonesia	568.687.305	10.338.628	(3.409.011)	--	--	575.616.922	33.047.944
PT Bank DKI	568.687.305	10.338.628	(3.409.011)	--	--	575.616.922	33.047.944
PT Bank Mega Tbk	568.687.305	10.338.628	(3.409.011)	--	--	575.616.922	33.047.944
PT BPD Sumatera Selatan dan Bangka Belitung	327.806.864	5.959.467	(1.965.047)	--	--	331.801.284	19.049.736
PT BPD Sumatera Utara	297.749.174	5.413.024	(1.784.865)	--	--	301.377.333	17.303.003
Perjanjian Pinjaman Sindikasi Proyek Light Rail Transit (LRT)-Tahap II/ Light Rail Transit (LRT) Syndicated Loan Agreement							
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	--	1.163.160.325	(8.884.193)	499.278.018	--	1.653.554.150	57.690.080
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	--	620.352.173	(3.583.065)	--	--	616.769.108	26.076.979
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	1.085.616.303	(6.270.364)	--	--	1.079.345.939	45.634.713
PT Bank Permata Tbk	--	500.000.000	(721.982)	(499.278.018)	--	--	12.222.138
PT Bank Papua	--	500.000.000	(2.887.928)	--	--	497.112.072	21.017.883
PT BPD Sumatera Utara	--	300.000.000	(1.732.757)	--	--	298.267.243	12.417.396
Perjanjian Pinjaman CDB/ CDB Syndicated Loan Agreement							
China Development Bank (USD)	--	3.634.475.330	--	--	98.865.860	3.733.341.190	84.473.886
China Development Bank (RMB)	--	3.374.909.499	--	--	41.084.433	3.415.993.932	76.417.979
Subtotal	20.863.747.190	11.495.564.901	(1.182.437.264)	--	143.939.865	31.320.814.692	1.626.683.820

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

2024							
Kreditur/ Creditor	Saldo Awal/ Beginning Balance	Pencairan/ Drawdown	Pembayaran/ Payment	Pengalihan/ Diversion	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	42.629.695	--	(14.860.617)	--	--	27.769.078	3.766.155
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	42.629.695	--	(14.860.617)	--	--	27.769.078	3.766.155
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	42.629.695	--	(14.860.617)	--	--	27.769.078	3.766.155
PT Bank Central Asia Tbk	42.629.695	--	(14.860.617)	--	--	27.769.078	3.766.155
Entitas Anak/ Subsidiaries - PT Kereta Commuter Indonesia							
Proyek Pengadaan 10 Unit Rangkaian Kereta/ Procurement of 10 trainset units							
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	100.593.750	--	(13.875.000)	--	--	86.718.750	9.696.097
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	100.593.750	--	(13.875.000)	--	--	86.718.750	9.696.097
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	100.593.750	--	(13.875.000)	--	--	86.718.750	9.696.097
PT Bank Central Asia Tbk	100.593.750	--	(13.875.000)	--	--	86.718.750	9.696.097
Subtotal	572.893.780	--	(114.942.468)	--	--	457.951.312	53.849.010
Total	21.436.640.970	11.495.564.901	(1.297.379.732)	--	143.939.865	31.778.766.004	1.680.532.830
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 of Soekarno Hatta Aripport (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/ Special 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	41.655.021	--	--	--	327.806.864	5.970.224
PT BPD Sumatera Utara	225.399.833	72.349.341	--	--	--	297.749.174	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

28. Pinjaman Jangka Panjang (Lanjutan)

28. Long-term Loans (Continued)

Kreditur/ Creditor	2023					
	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 Jabodebek/ Procurement Managed Service Automatic Fare Collection (AFC) LRT Jabodebek						
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

29. Utang Obligasi

29. Bonds Payable

Rincian utang obligasi adalah sebagai berikut:

The details of bonds payable are as follows:

	2024	2023	
Obligasi I Kereta			Kereta Api
Api Indonesia Tahun 2017:			Indonesia Bond I Year 2017:
Seri B	--	1.000.000.000	Seri B
Sub Jumlah	--	1.000.000.000	Sub Total
Obligasi II Kereta			Kereta Api
Api Indonesia Tahun 2019:			Indonesia Bond II Year 2019:
Seri A	--	900.000.000	Seri A
Seri B	1.100.000.000	1.100.000.000	Seri B
Sub Jumlah	1.100.000.000	2.000.000.000	Sub Total
Obligasi Berkelanjutan I Kereta			Kereta Api Indonesia
Api Indonesia Tahap I Tahun 2022:			Continuing Bond I Phase I Year 2022:
Seri A	634.000.000	634.000.000	Seri A
Seri B	866.000.000	866.000.000	Seri B
Sub Jumlah	1.500.000.000	1.500.000.000	Sub Total
Obligasi Berkelanjutan I Kereta			Kereta Api Indonesia
Api Indonesia Tahap II Tahun 2024:			Continuing Bond I Phase II Year 2024:
Seri A	67.000.000	--	Seri A
Seri B	295.500.000	--	Seri B
Seri C	337.500.000	--	Seri C
Sub Jumlah	700.000.000	--	Sub Total
Obligasi Berkelanjutan II Kereta			Kereta Api Indonesia
Api Indonesia Tahap I Tahun 2024:			Continuing Bond II Phase I Year 2024:
Seri A	437.800.000	--	Seri A
Seri B	448.360.000	--	Seri B
Seri C	613.840.000	--	Seri C
Sub Jumlah	1.500.000.000	--	Sub Total
Jumlah	4.800.000.000	4.500.000.000	Total
Biaya Penerbitan Obligasi yang belum Diamortisasi	(13.165.392)	(6.677.456)	Unamortized Bond Issuance Cost
Jumlah Utang Obligasi	4.786.834.608	4.493.322.544	Total Bonds Payable

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

29. Bonds Payable (Continued)

	2024	2023	
Bagian Utang Obligasi yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Portion of Obligation Maturing within One Year
Obligasi I Kereta Api Indonesia Tahun 2017: Seri B	--	1.000.000.000	Kereta Api Indonesia Bond I Year 2017: Seri B
Obligasi II Kereta Api Indonesia Tahun 2019: Seri A	--	900.000.000	Kereta Api Indonesia Bond II Year 2019: 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	4.786.834.608	2.594.469.619	Long Term Portion

Jumlah pembayaran kembali untuk utang obligasi menurut tahun jatuh tempo adalah sebagai berikut:

The amounts of repayments of bond payable by years of manurity are as follow:

Tahun Jatuh Tempo/ Year of Maturity	Jumlah/ Total (Rp)
2026	1.100.000.000
2027	1.138.800.000
2029	1.609.860.000
2031	951.340.000
Total	4.800.000.000

a. Obligasi I Kereta Api Indonesia Tahun 2017

Pada tanggal 13 November 2017, Perusahaan 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, Perusahaan 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. Perusahaan telah melunasi Obligasi I seri B Kereta Api Indonesia Tahun 2017 sebesar Rp1.000.000.000 sesuai jadwal.

Total dana yang diterima Perusahaan 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.

a. Kereta Api Indonesia Bonds I year 2017

On November 13, 2017, the Company 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 Company 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, The Company has paid off Kereta Api Indonesia 2017 Bond I series B year 2017 of Rp1,000,000,000 on schedule.

Total funds received by the Company 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 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.

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

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.

Perusahaan juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio-rasio keuangan tertentu selama periode utang obligasi sebagai berikut:

- 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.

Pada 30 Agustus 2024, Obligasi I Kereta Api Indonesia mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 21 November 2024.

b. Obligasi II Kereta Api Indonesia Tahun 2019

Pada tanggal 6 Desember 2019, Perusahaan telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Obligasi II Kereta Api Indonesia tahun 2019 dengan 2 (dua) seri yaitu:

- a. Seri A senilai Rp900.000.000 dengan suku bunga 7,75% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 16 Desember 2024. Perusahaan telah melunasi Obligasi II seri A Kereta Api Indonesia Tahun 2019 sebesar Rp900.000.000 sesuai jadwal.
- b. Seri B senilai Rp1.100.000.000 dengan suku bunga 8,20% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 16 Desember 2026.

Total dana yang diterima Perusahaan 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 Indonesia dan sisanya akan digunakan untuk pengadaan/perbaikan sarana.

29. Bonds Payable (Continued)

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

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.

The Company is also required to maintain certain financial ratios during the bonds payable period as follows:

- 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.

On of August 30, 2024, Kereta Api Indonesia Bonds I is rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until November 21, 2024.

b. Kereta Api Indonesia Bonds II Year 2019

On December 6, 2019, the Company 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. 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. The Company has paid off Kereta Api Indonesia Bond II series A year 2019 of Rp900,000,000 on schedule.
- 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 funds received by the Company 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

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.

Perusahaan 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.

Berdasarkan perhitungan, Grup memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2024, Obligasi II Grup mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

c. Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022

Pada tanggal 29 Juli 2022, Perusahaan telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I tahun 2022 dengan 2 (dua) seri yaitu:

- 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.

Total dana yang diterima Perusahaan pada tanggal 5 Agustus 2022, dari hasil penerbitan perdana Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap 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 Kereta Api Indonesia tahun 2017 Seri A sisanya akan digunakan untuk pengembangan angkutan perkeretaapian Sumatera Bagian Selatan yang berupa prasarana perkeretaapian.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

29. Bonds Payable (Continued)

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

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.

The Company 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.

Based on the calculation, the Group met the financial covenant compliance.

As of August 30, 2024, Group Bonds II is rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

c. Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase I Year 2022

On July 29, 2022, the Company has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase I year 2022 with 2 (two) series which are as follows:

- 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 funds received by the Group on August 5, 2022, from the first issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase 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 infrastructure.

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I tahun 2022 Grup mendapatkan peringkat "AA+" untuk penerbitan obligasi dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan bunga.

Perusahaan 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.

Berdasarkan perhitungan, Grup memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2023, Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

d. Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024

Pada tanggal 12 Agustus 2024, Grup telah mendapatkan persetujuan pencatatan efek bersifat utang dari Bursa Efek Indonesia (BEI) atas penerbitan Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 dengan 3 (tiga) seri yaitu:

- Seri A senilai Rp67.000.000 dengan suku bunga 6,90% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 9 Agustus 2027.
- Seri B senilai Rp295.500.000 dengan suku bunga 7,20% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 9 Agustus 2029.
- Seri C senilai Rp337.500.000 dengan suku bunga 7,30% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 9 Agustus 2031.

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 9 Agustus 2024, dari hasil penerbitan perdana Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 adalah sebesar Rp1.000.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan

29. Bonds Payable (Continued)

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase I year 2022 is rated "AA+" for the issuance of bonds by PEFINDO. The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and interest.

The Company 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.

Based on the calculation, the Group met the financial covenant compliance.

As of August 30, 2023, Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase I is rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

d. Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II Year 2024

On August 12, 2024, the Group has received an approval of the listing of debt securities from the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II year 2024 with 3 (three) series which are as follows:

- A Series amounting to Rp67,000,000 with a fixed interest rate of 6.90% per annum. The bonds payable will mature on August 9, 2027.
- B Series amounting to Rp295,500,000 with annual interest rate of 7.20% per annum. The bonds payable will mature on August 9, 2029.
- C Series amounting to Rp337,500,000 with a fixed interest rate of 7.30% per annum. The bonds payable will mature on August 9, 2031.

Total funds received by the Group on August 9, 2024, from the first issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II year 2024 was Rp1,000,000,000. Based on the agreement with PT Bank Mega Tbk as Trustee and the Group's prospectus for bonds payable,

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

prospektus utang obligasi Grup, sekitar Rp500.000.000 digunakan untuk sebagian pembayaran atas pengadaan 54 lokomotif untuk pengembangan angkutan perkeretaapian Sumatera Bagian Selatan sisanya digunakan untuk namun tidak terbatas pada penyelesaian pekerjaan prasarana seperti penataan Emplasemen stasiun kramasan, pekerjaan prasarana lainnya seperti pembangunan dan penataan stasiun, serta Double Track dalam rangka pengembangan angkutan barang di Sumatera Bagian Selatan.

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 Grup mendapatkan peringkat "AAA" untuk penerbitan obligasi dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan bunga.

Grup juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio keuangan tertentu selama periode utang obligasi sebagai berikut:

- 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.

Berdasarkan perhitungan, Grup memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2024, Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 Grup mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

e. Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024

Pada tanggal 13 November 2024, Perusahaan telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I tahun 2024 dengan 3 (tiga) seri yaitu:

- a. Seri A senilai Rp437.800.000 dengan suku bunga 6,70% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 19 November 2027.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

29. Bonds Payable (Continued)

Based on the Group's bond issuance prospectus, approximately Rp500,000,000 was allocated in part for the payment of 54 locomotives to support the development of railway freight transport in South Sumatra. The remaining funds were used, among other things, for the completion of infrastructure works such as the arrangement of Kramasan Station yard, other infrastructure developments including the construction and improvement of stations, as well as the development of double tracks to enhance freight transport in South Sumatra.

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II year 2024 is rated "AAA" for the issuance of bonds by PEFINDO. The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and interest.

The Group is also required to maintain certain financial ratios during the bonds payable period as follows:

- 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.

Based on the calculation, the Group met the financial covenant compliance.

As of August 30, 2024, Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II year 2024 is rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

e. Kereta Api Indonesia Continuing Bonds II Phase I Year 2024

On November 13, 2024, the Company has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds II Phase I year 2024 with 3 (three) series which are as follows:

- a. A Series amounting to Rp437,800,000 with a fixed interest rate of 6.70% per annum. The bonds payable will mature on November 19, 2027.

29. Utang Obligasi (Lanjutan)

- b. Seri B senilai Rp448.360.000 dengan suku bunga 7,00% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 19 November 2029.
- c. Seri C senilai Rp613.840.000 dengan suku bunga 7,10% per tahun, akan jatuh tempo tanggal 19 November 2031.

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 19 November 2024, dari hasil penerbitan Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I tahun 2024 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 pembiayaan kembali Obligasi I Kereta Api Indonesia Tahun 2017 Seri B, sisanya digunakan untuk pembiayaan kembali Obligasi II Kereta Api Indonesia Tahun 2019 Seri A.

Obligasi ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok. Bunga obligasi dibayarkan setiap triwulan.

Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I tahun 2024 Grup mendapatkan peringkat "AAA" untuk penerbitan obligasi dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan bunga.

Grup juga diwajibkan untuk mempertahankan rasio keuangan tertentu selama periode utang obligasi sebagai berikut:

- 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.

Berdasarkan perhitungan, Grup memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2023, Obligasi Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 Grup mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

29. Bonds Payable (Continued)

- b. B Series amounting to Rp448,360,000 with annual interest rate of 7.00% per annum. The bonds payable will mature on November 19, 2029.
- c. C Series amounting to Rp613,840,000 with a fixed interest rate of 7.10% per annum. The bonds payable will mature on November 19, 2031.

Total funds received by the Group on 19 November, 2024, from the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Bonds II Phase I year 2024 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 is allocated for refinancing of Kereta Api Indonesia Bonds I year 2017 Series B and the rest is used for refinancing of Kereta Api Indonesia Bonds II year 2019 Series A.

The bonds were offered at 100% of the principal amount. Bond interest is paid quarterly.

Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II year 2024 is rated "AAA" for the issuance of bonds by PEFINDO. The rating indicates the likelihood of timely payment of principal and interest.

The Group is also required to maintain certain financial ratios during the bonds payable period as follows:

- 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.

Based on the calculation, the Group met the financial covenant compliance.

As of August 30, 2023, Kereta Api Indonesia Continuing Bonds I Phase II year 2024 is rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

30. Sukuk Ijarah

30. Sukuk Ijarah

	2024	2023	
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
Sub Jumlah	500.000.000	500.000.000	SubTotal
Sukuk Berkelanjutan I Tahap II Kereta Api Indonesia Tahun 2024:			Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk I Year 2024:
Seri A	62.500.000	--	Seri A
Seri B	127.270.000	--	Seri B
Seri C	110.230.000	--	Seri C
Sub Jumlah	300.000.000	--	SubTotal
Sukuk Berkelanjutan II Tahap I Kereta Api Indonesia Tahun 2024:			Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk II Phase I Year 2024:
Seri A	116.540.000	--	Seri A
Seri B	83.135.000	--	Seri B
Seri C	300.325.000	--	Seri C
Sub Jumlah	500.000.000	--	Sub Total
Jumlah	1.300.000.000	500.000.000	Total
Biaya Penerbitan Sukuk yang belum Diamortisasi	(4.553.444)	(1.413.806)	Unamortized Sukuk Issuance Cost
Jumlah Sukuk	1.295.446.556	498.586.194	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 manurity are as follow:

Tahun Jatuh Tempo/ Year of Maturity	Jumlah/ Total (Rp)
2027	296.390.000
2029	593.055.000
2031	410.555.000
Total	1.300.000.000

a. Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2022

Pada tanggal 29 Juli 2022, Perusahaan 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.
- Seri B senilai Rp382.650.000 dengan dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp30.612.000 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 5 Agustus 2029.

Total dana yang diterima Perusahaan 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

a. Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase I Year 2022

On July 29, 2022, the Company 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.
- 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 Company 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

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

30. Sukuk Ijarah (Lanjutan)

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 Tahap I tahun 2022 mendapatkan peringkat "AA+" atas Sukuk dari PEFINDO. Peringkat tersebut menunjukkan kemungkinan pembayaran tepat waktu atas jumlah pokok dan cicilan imbalan ijarah setiap triwulan.

Perusahaan 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.

Berdasarkan perhitungan, Perusahaan memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2024, Sukuk Ijarah Berkelanjutan I tahun 2022 Kereta Api Indonesia Tahap I mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

b. Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024

Pada tanggal 12 Agustus 2024, Grup telah mendapatkan persetujuan pencatatan efek bersifat utang dari Bursa Efek Indonesia (BEI) atas penerbitan Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 dengan 3 (tiga) seri yaitu:

- Seri A senilai Rp62.500.000 dengan dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp4.312.500 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 9 Agustus 2027.
- Seri B senilai Rp127.270.000 dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp9.163.440 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 9 Agustus 2029.

30. Sukuk Ijarah (Continued)

will be allocate for developing railway transport in Southern Sumatera in form of railway infrastucture 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 Phase I year 2022 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 Company 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.*

Based on the calculation, the Company met the financial covenant compliance.

As of August 30, 2024, Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase I year 2022 rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

b. Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase II year 2024

On August 12, 2024, the Group has received an approval of the listing of debt securities from the Indonesia Stock Exchange (IDX) for the issuance of Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase II year 2024 with 3 (three) series which are as follows:

- A Series amounting to Rp62,500,000 with ijarah's installment benefit of Rp4,312,500 per annum. Sukuk will mature on August 9, 2027.*
- B Series amounting to Rp127,270,000 with ijarah's installment benefit of Rp9,163,440 per annum. Sukuk will mature on August 9, 2029.*

30. Sukuk Ijarah (Lanjutan)

- c. Seri C senilai Rp110.230.000 dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp8.046.790 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 9 Agustus 2031.

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 9 Agustus 2024, dari hasil penerbitan Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024 adalah sebesar Rp300.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan prospektus obligasi berkelanjutan I dan sukuk ijarah berkelanjutan I Kereta Api Indonesia, akan digunakan untuk namun tidak terbatas pada sebagian pengadaan sarana berupa asset bergerak seperti gerbong datar sekitar 1.125 unit yang saat ini masih dalam proses pengadaan dan pembangunan Prasarana Pendukung dalam rangka pengembangan angkutan barang di Sumatera Bagian Selatan.

Sukuk ijarah ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok.

Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2024 mendapatkan peringkat "AAA" 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.

Berdasarkan perhitungan, Perusahaan memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2024, Sukuk Ijarah Berkelanjutan I Kereta Api Indonesia Tahap II tahun 2024 mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

c. Sukuk Ijarah Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024

Pada tanggal 13 November 2024, Perusahaan telah mendapatkan pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) atas penerbitan Sukuk Ijarah Berkelanjutan II Kereta Api

30. Sukuk Ijarah (Continued)

- c. C Series amounting to Rp110,230,000 with ijarah's installment benefit of Rp8,046,790 per annum. Sukuk will mature on August 9, 2031.

Total funds received by the Group on August 9, 2024, from the first issuance of Continuing Sukuk Ijarah I Phase II year 2024 was Rp300,000,000. 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, that will be allocated partially to procure rolling stock in the form of mobile assets such as flat cars of around 1,125 units, which are currently still in the process of procurement and construction of supporting infrastructure in the context of developing freight transportation in Southern Sumatera.

Sukuk ijarah were offered at 100% of the principal amount.

Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase II year 2024 is rated "AAA" 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.

Based on the calculation, the Company met the financial covenant compliance.

As of 30 Agustus, 2024, Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah I Phase II tahun 2024 rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

c. Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah II Phase I year 2024

On November 13, 2024, the Company has received an effective statement from Chairman of the Financial Services Authority (OJK) for the issuance of Kereta Api Indonesia

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

30. Sukuk Ijarah (Lanjutan)

Indonesia Tahap I Tahun 2024 dengan 3 (tiga) seri yaitu:

- a. Seri A senilai Rp116.540.000 dengan dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp7.808.180 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 19 November 2027.
- b. Seri B senilai Rp83.135.000 dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp5.819.450 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 19 November 2029.
- c. Seri C senilai Rp300.325.000 dengan cicilan imbalan ijarah sebesar Rp21.323.075 per tahun, akan jatuh tempo tanggal 19 November 2031.

Total dana yang diterima Grup pada tanggal 19 November 2024, dari hasil penerbitan Sukuk Ijarah Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024 adalah sebesar Rp500.000.000. Sesuai perjanjian dengan PT Bank Mega Tbk selaku Wali Amanat dan prospektus obligasi berkelanjutan II dan sukuk ijarah berkelanjutan I Kereta Api Indonesia, Rp400.000.000 digunakan untuk pembiayaan kembali Obligasi II Kereta Api Indonesia Tahun 2019 Seri A, sisanya akan digunakan untuk pengadaan prasarana dalam rangka pengembangan angkutan barang di Sumatera Bagian Selatan.

Sukuk ijarah ditawarkan dengan nilai 100% dari jumlah pokok.

Sukuk Ijarah Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I Tahun 2024 mendapatkan peringkat "AAA" 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:

- 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.

30. Sukuk Ijarah (Continued)

Continuing Sukuk Ijarah II Phase I year 2024 with 3 (three) series which are as follows:

- a. *A Series amounting to Rp116,540,000 with ijarah's installment benefit of Rp7,808,180 per annum. Sukuk will mature on November 19, 2027.*
- b. *B Series amounting to Rp83,135,000 with ijarah's installment benefit of Rp5,819,450 per annum. Sukuk will mature on November 19, 2029.*
- c. *C Series amounting to Rp300,325,000 with ijarah's installment benefit of Rp21,323,075 per annum. Sukuk will mature on November 19, 2031.*

Total funds received by the Group on November 19, 2024, from the first issuance of Continuing Sukuk Ijarah II Phase I year 2024 was Rp500,000,000. Based on the agreement with PT Bank Mega Tbk as Trustee and prospectus for continuing bonds II and continuing sukuk ijarah I Kereta Api Indonesia, around Rp400,000,000 that allocated for refinancing of Kereta Api Indonesia Bonds II year 2019 Series A and the rest is used for that will be allocated partially to procurement infrastructure in the context of developing freight transportation in Southern Sumatera.

Sukuk ijarah were offered at 100% of the principal amount.

Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah II Phase I year 2024 is rated "AAA" 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:

- 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.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

30. Sukuk Ijarah (Lanjutan)

Berdasarkan perhitungan, Perusahaan memenuhi kepatuhan *financial covenant*.

Pada 30 Agustus 2024, Sukuk Ijarah Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap I tahun 2024 mendapatkan peringkat "AAA" dari PEFINDO untuk periode 30 Agustus 2024 hingga 1 Agustus 2025.

30. Sukuk Ijarah (Continued)

Based on the calculation, the Company met the financial covenant compliance.

As of August 30, 2024, Kereta Api Indonesia Continuing Sukuk Ijarah II Phase I tahun 2024 rated "AAA" by PEFINDO for the period August 30, 2024 until August 1, 2025.

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 pengelola dana. Dana titipan disimpan dalam bentuk rekening bank dan deposito.

Rincian liabilitas jangka panjang lainnya sebagai berikut:

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. The funds include employee's healthy deposit which will be paid to the fund management party based on agreement. Deposit funds are kept in the form of bank accounts and time deposits.

Details of other long-term liabilities are as follows:

	2024	2023	
Titipan Dana Iuran Pensiun			Pension Fund Deposits
Saldo Awal	91.258.933	76.394.632	Beginning Balance
Penerimaan:			Receipts:
Penerimaan Dana Iuran Pensiun	485.211.054	429.685.768	Pension Fund Receipts
Pengembangan Dana	1.977.932	29.636.734	Fund Development
Sub Jumlah	487.188.986	459.322.502	Sub Total
Pembayaran			Payments
BPJS Ketenagakerjaan	199.188.477	195.515.713	BPJS Ketenagakerjaan
PT Asuransi Jiwa IFG (Life)	147.251.317	109.869.142	PT Asuransi Jiwa IFG (Life)
PT Taspen (Persero)	141.871.432	139.073.346	PT Taspen (Persero)
Sub Jumlah	488.311.226	444.458.201	Sub Total
Saldo Akhir	90.136.693	91.258.933	Ending Balance
Titipan Dana Kesehatan Pegawai	40.891.764	60.679.342	Employee Healthy Deposits
Tantiem	17.167.887	7.592.201	Tantiem
Jumlah	148.196.344	159.530.476	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

32. Modal Saham

32. Share Capital

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.

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	100	22.368.743.000	31 Desember 2024/ December 31, 2024 31 Desember 2023/ December 31, 2023

Mutasi saldo modal disetor sebagai berikut:

Movement on the balance of paid- in capital is as follows:

	2024	2023	
Saldo Awal Tahun	22.368.743.000	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	22.368.743.000	Total

33. Tambahan Penyertaan Modal Negara

33. Addition of Government's Capital Investment

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 52 tahun 2024 tanggal 31 Desember 2024 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 Rp2.000.000.000.

Based on Government Regulation of Republic of Indonesia No. 52 Year 2024 dated December 31, 2024 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 Rp2,000,000,000.

Penambahan Penyertaan Modal Negara sebesar Rp2.000.000.000 tersebut berasal dari anggaran pendapatan dan belanja negara tahun 2024 yang dipergunakan untuk mendukung ketersediaan sarana perkeretaapian Kereta Rel Listrik untuk memenuhi kebutuhan angkutan penumpang kereta api perkotaan.

The additional government capital placement amounting Rp2,000,000,000 came from State's Budget Years 2024 used for supporting the availability of Electric Railway railway facilities to meet the needs of urban railway passenger transport.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**33. Tambahan Penyertaan Modal Negara
(Lanjutan)**

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.

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.

Pada 31 Desember 2023, seluruh Penambahan Penyertaan Modal Negara tersebut telah disetujui sebagai tambahan modal saham Perusahaan (Catatan 32).

**33. Addition of Government's Capital
Investment (Continued)**

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.

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.

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 Perubahan Ekuitas Entitas Anak

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.

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:

1. 10 unit *train set* Kereta Rel Listrik (*Electrical Multiple Unit*);
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;

**34. Difference of changes in equity of
subsidiaries**

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.

Based on the Deed of Sale and Purchase No.10 between PT Railink and PT Kereta Commuter Indonesia dated December 30, 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 units of electric train sets (*Electrical Multiple Units*);
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;

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**34. Selisih Perubahan Ekuitas Entitas Anak
(Lanjutan)**

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;
2. 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;
3. 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
4. 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
5. Perjanjian-perjanjian lain yang dimiliki oleh Perusahaan dan dibutuhkan oleh KCI untuk atau terkait operasional KA Bandara Soekarno-Hatta.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**34. Difference of changes in equity of
subsidiaries (Continued)**

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. Agreement No. RL/DIR/PKS/028/ VII/2015 dated July 7, 2015 concerning Cooperation in the Implementation of Soekarno-Hatta Airport Railways between the Company, PT AP II and Railink;
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. 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
5. Other agreement owned by the Company and needed by KCI for or related to operational of Soekarno-Hatta Airport Railway.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**34. Selisih Perubahan Ekuitas Entitas Anak
(Lanjutan)**

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.

35. Penggunaan Laba Bersih dan Saldo Laba Perusahaan

Berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Tahun Buku 2023, Grup membukukan laba yang diatribusikan kepada entitas induk sebesar Rp1.873.921.301 yang dialokasikan penggunaannya sebagai berikut:

- Rp866.000.000 sebagai cadangan umum.
- Rp1.007.921.301 sebagai cadangan lainnya.

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.

36. Tambahan Modal Disetor

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.

No. PER-18/PJ/2016 tentang Pengembalian Kelebihan Pembayaran Uang Tebusan Dalam Rangka Pengampunan Pajak, entitas anak (KALOG) telah melaksanakan pengampunan pajak ini.

Aset pengampunan pajak sebesar Rp486.081 dicatat sebagai tambahan modal disetor atas pengampunan pajak pada entitas anak (KALOG).

34. Difference of changes in equity of subsidiaries (Continued)

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 July 29, 2022.

35. Distribution of the Company's Net Profit and Retained Earnings

Based on General Meeting of Shareholders 2023, the Group booked income attributed to owner of the parent entity amounted to Rp1,873,921,301 which was allocated for use as follows:

- Rp866,000,000 as general reserve.
- Rp1,007,921,301 as other reserves.

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. Additional Paid-in Capital

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 Payment of Excess Refund in the framework of Tax Amnesty, subsidiary (KALOG) was participated this tax amnesty.

Assets of tax amnesty amounting to Rp486,081 was recorded as additional paid-in capital of tax amnesty in subsidiary (KALOG).

37. 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 tanggal 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 dipindahbukukan 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 BPYBDS	(187.293)
Saldo per 31 Desember 2000	7.231.845
Dipindahkan ke BPYBDS	(6.263.710)
Jumlah	968.135

37. 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
Transferred to Retained Earnings
Balance as of December 31, 1999
Transferred to Government Equity Participation
Balance as of December 31, 2000
Transferred to Government Equity Participation
Total

38. Kepentingan Non-Pengendali

Kepentingan non-pengendali atas aset bersih:

	2024	2023
PT Angkasa Pura II (Persero)	89.828.331	80.591.675
Yayasan Pusaka	9.852.722	8.869.637
Jumlah	99.681.053	89.461.312

Kepentingan non-pengendali atas laba (rugi) bersih:

	2024	2023
PT Angkasa Pura II (Persero)	9.031.544	(3.994.112)
Yayasan Pusaka	1.577.551	1.620.948
Jumlah	10.609.095	(2.373.164)

38. Non-Controlling Interest

Non-controlling interests in net assets:

PT Angkasa Pura II (Persero)
Yayasan Pusaka
Total

Net income (loss) attributable to non-controlling interests:

PT Angkasa Pura II (Persero)
Yayasan Pusaka
Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

38. Kepentingan Non-Pengendali (Lanjutan)

Kepentingan non-pengendali atas jumlah laba (rugi) komprehensif:

	2024	2023
PT Angkasa Pura II (Persero)	9.236.657	(4.126.252)
Yayasan Pusaka	1.553.122	1.582.123
Jumlah	10.789.779	(2.544.129)

Kepentingan non-pengendali PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan kepentingan non-pengendali atas penyertaan saham pada Railink pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023.

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

38. Non-Controlling Interest (Continued)

Total comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests:

PT Angkasa Pura II (Persero)	
Yayasan Pusaka	
Total	

Non-controlling interest of PT Angkasa Pura II (Persero) is a non-controlling interest of investment in Railink as of December 31, 2024 and 2023.

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

39. Pendapatan Angkutan dan Usaha Lainnya

39. Transportation and Other Operating Revenues

	2024	2023
Angkutan Penumpang		
Kelas Eksekutif (Kelas 1)	5.148.186.957	4.505.495.626
Kelas Bisnis (Kelas 2)	336.957.579	293.899.485
Kelas Ekonomi (Kelas 3)	6.433.809.451	5.142.430.514
Sub Jumlah	11.918.953.987	9.941.825.625
Angkutan Barang		
Batu Bara	11.335.116.542	10.190.706.710
Peti Kemas	475.928.231	414.804.866
BBM	387.122.082	385.496.853
Parcel/ Hantaran	223.833.310	230.744.572
Semen	215.410.264	272.245.319
Perkebunan	139.071.915	132.624.248
Lainnya	24.289.653	19.439.801
Sub Jumlah	12.800.771.997	11.646.062.369
Pendukung Angkutan KA		
Prapurna dan Bongkar-Muat	431.571.333	481.252.379
Service on Train dan Restorasi KA	298.392.471	176.275.711
Lainnya	284.876.006	212.247.737
Sub Jumlah	1.014.839.810	869.775.827
Non-Angkutan		
Pekerjaan Pihak Ketiga	667.799.939	606.411.499
Pendapatan		
Optimalisasi Aset (Catatan 16)	658.136.324	649.662.475
Lainnya	574.545.213	524.079.321
Sub Jumlah	1.900.481.476	1.780.153.295
Kompensasi Pemerintah		
Pendapatan Pelayanan Publik (PSO)	4.685.524.908	2.919.969.049
Pemeliharaan		
Infrastruktur Operasi (IMO)	3.479.639.842	468.710.820
Angkutan Perintis	126.197.889	137.790.056
Sub Jumlah	8.291.362.639	3.526.469.925
Jumlah	35.926.409.909	27.764.287.041

Passenger Transportation Services	
Executive Class (First Class)	
Business Class (Second Class)	
Economy Class (Third Class)	
Sub Total	
Goods Transportation Services	
Coal	
Container	
Fuel	
Parcel/ Delivery	
Cement	
Plantation	
Other	
Sub Total	
Transportation Support	
Dooring and Loading-Unloading	
Service and Restaurant on Train	
Others	
Sub Total	
Non-Transportation	
Third Party Services	
Assets Optimization	
Income (Note 16)	
Others	
Sub Total	
Government Compensation	
Public Service Obligation (PSO)	
Infrastructure Maintenance	
Operation (IMO)	
Pioneer Transportation	
Sub Total	
Total	

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**39. Pendapatan Angkutan dan Usaha Lainnya
(Lanjutan)**

Pendapatan jasa angkutan penumpang merupakan pendapatan dari hasil penjualan tiket perjalanan kereta api jarak jauh dan jarak dekat.

Pendapatan jasa angkutan barang merupakan pendapatan atas jasa angkutan barang dengan menggunakan gerbong dan peti kemas.

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 pengawalan.

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.

39. Transportation and Other Operating Revenues (Continued)

Passenger transportation services revenue represents revenue generated from ticket sales of long and short distance trains.

Freight transportation services revenue represents revenue generated from freight transportation by carriages and containers.

Revenue of transportation supports represents revenue generated from transportation activities beside of freight and passenger transportation services, such as: supply, baggage, operational supports, extended transportation service (connecting between railway station and warehouse), container terminal service and safeguard service.

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.

40. Beban Angkutan dan Usaha Lainnya

40. Transportation and Other Operating Cost

	2024	2023
Beban Operasi Langsung		
BBM dan Listrik Aliran Atas	3.657.154.892	3.999.527.028
Perawatan Sarana	3.556.006.110	2.980.866.341
Pegawai	3.374.057.954	3.163.534.250
Pendukung Operasional dan Angkutan	1.256.954.506	1.350.236.730
Penyusutan Sarana	1.012.342.655	826.075.525
Penyusutan Fasilitas Dipo dan Balai Yasa	168.366.815	134.839.964
Asuransi	93.319.373	80.516.943
Bongkar Muat	56.983.949	65.045.600
Sub Jumlah	13.175.186.254	12.600.642.381
Beban Operasi Tidak Langsung		
Pegawai	2.547.271.409	2.474.453.496
Perawatan dan Operasi Prasarana	2.498.939.250	1.756.622.456
Beban Penggunaan Prasarana (TAC)	1.547.372.243	611.380.123
Beban Keamanan dan Kebersihan	1.200.539.536	790.930.267
Penyusutan Prasarana dan Amortisasi	1.085.327.154	661.816.789
Beban Optimalisasi Aset (Catatan 16)	641.754.220	511.938.878
Beban Stasiun	231.834.670	197.380.905
Perawatan Prasarana		
Pendukung Angkutan KA	124.933.929	69.908.171
Asuransi	38.549.940	1.198.241
Sub Jumlah	9.916.522.351	7.075.629.326
Jumlah	23.091.708.605	19.676.271.707

Direct Operating Expenses
Fuel and Flux Over Electricity
Rolling Stock Maintenance
Employees
Operational and Railway Support
Rolling Stock Depreciation
Dipo and Balai Yasa
Facilities Depreciation
Insurance
Loading-Unloading
Sub Total
Indirect Operating Expenses
Employee
Infrastructure Operation and Maintenance
Track Access Charge (TAC)
Security and Cleaning Expense
Infrastructure Depreciation and Amortization
Asset Optimization Expense (Note 16)
Railway Station Expense
Transportation Supporting
Facility Maintenance
Insurance
Sub Total
Total

41. Beban Usaha

41. Operating Expenses

	2024	2023	
Pegawai	2.635.716.919	2.870.874.456	Employee
Konsultan, Penelitian dan Pengembangan	878.327.323	80.752.194	Consultant, Research and Development
Perlengkapan dan Operasional Kantor	306.566.620	214.509.157	Office Equipment and Operations
Teknologi dan Sistem Informasi	251.115.562	191.216.622	Technology and Information System
Pemasaran (Pemulihan)/Penurunan	245.699.547	238.721.485	Marketing (Recovery)/Impairment
Nilai Aset Keuangan	225.448.093	34.265.549	Financial Assets
Rapat/ Akomodasi	194.262.247	135.391.442	Meeting/ Accommodation
Pendidikan dan Pelatihan	151.398.785	149.609.220	Education and Training
Penyusutan Fasilitas	108.514.219	99.798.926	Facilities Depreciation
Pajak Bumi dan Bangunan	102.101.740	87.764.692	Land and Building Tax
Administrasi	134.157.061	124.309.045	Administration
Jumlah	5.233.308.116	4.227.212.786	Total

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi

42. Balance and Nature of Transaction with Related Parties

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.

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.

Sifat hubungan dengan pihak-pihak yang berelasi sebagai berikut:

Nature of relationship with a related parties are as follows:

- Pemerintahan Republik Indonesia diwakili oleh Menteri BUMN merupakan pemegang saham Perusahaan dan BUMN lain memiliki hubungan afiliasi melalui penyertaan modal Pemerintah Republik Indonesia.
- Perusahaan menempatkan dan meminjam dana pada bank-bank yang dimiliki Pemerintah dengan persyaratan dan tingkat bunga normal sebagaimana yang berlaku untuk nasabah pihak ketiga.
- Perusahaan yang menandatangani perjanjian dalam rangka usaha, dengan BUMN-BUMN lain merupakan entitas anak BUMN serta badan-badan lembaga-lembaga pemerintah yang berwenang.
- Memiliki anggota pengurus yang sama dengan entitas anak, yaitu Direksi Perusahaan yang juga merupakan Komisaris pada entitas anak.
- Dewan Komisaris dan Direksi merupakan personil manajemen kunci Grup.

- 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.*
- The Company places and borrows funds from banks owned by the Government with the terms and interest rates normally applicable to third parties.*
- The Company entered into business agreement with other state-owned enterprises or its subsidiaries or other authorized government's agencies.*
- Has the same management member in subsidiary, as the Company's Board of Directors who are also subsidiary's Commissioners.*
- 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 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

Berikut adalah transaksi dengan pihak berelasi yang material:

Pihak Berelasi/ <i>Related Parties</i>	Hubungan/ <i>Nature of Relationship</i>
Pemerintah Republik Indonesia	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</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 Entity</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 Aviast 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>
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	Entitas Asosiasi/ Associate Entity
PT Kereta Cepat Indonesia China	Ventura Bersama/ Joint Venture
PT Wijaya Karya (Persero) Tbk	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
PT Yodya Karya (Persero)	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>
Perum Lembaga Kantor Berita Nasional Antara	Dikendalikan oleh Pemerintah Pusat Republik Indonesia/ <i>Controlled by Central Government of the Republic of Indonesia</i>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**
For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

42. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

Below are the material transactions with related parties:

Jenis Transaksi/ <i>Nature of Transaction</i>
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/Biaya Keuangan, Pendapatan Bunga dan Dana Pensiun <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, <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, Deposito Berjangka dan investasi jangka pendek/ <i>Placement Current Account, Time Deposit and short term investment</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, 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 Jabodetabek/ <i>Contractor for construction of Jabodetabek 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 Outsource 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>
Piutang Usaha/ Trade Receivables
Piutang Usaha/ Trade Receivables
Utang Usaha, Persewaan Properti/ <i>Trade Payables, Property Lease</i>
Pembayaran Jasa Konsultasi/ <i>Payment of Consultation Service</i>
Pembayaran Jasa Publikasi, Media, dan Komunikasi/ <i>Payment of Publication, Media, and Communication Service</i>

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

42. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

	2024	2023
Bank (Catatan 5)		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	1.564.693.684	693.678.680
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.464.989.581	1.346.496.081
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.122.805.464	1.376.602.397
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	65.849.764	33.198.909
PT BPRS Baiturridha Pusaka	4.380.947	6.911.327
Jumlah Bank	4.222.719.440	3.456.887.394
% Terhadap Jumlah Aset	4,35%	4,25%
Deposito (Catatan 5)		
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	145.000.000	50.000.000
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	110.000.000	305.000.000
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	95.200.000	875.615.360
PT BPRS Baiturridha Pusaka	29.000.000	6.000.000
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	150.000.000
Jumlah Deposito	379.200.000	1.386.615.360
% Terhadap Jumlah Aset	0,39%	1,70%
Dana Dibatasi		
Penggunaannya (Catatan 6)		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.529.200.131	1.012.638.903
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.089.172.059	845.707.566
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	649.868.416	702.533.689
Jumlah Dana	3.268.240.606	2.560.880.158
Dibatasi Penggunaannya	3,37%	3,15%
% Terhadap Jumlah Aset	3,37%	3,15%
Piutang Usaha (Catatan 7)		
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	1.115.712.747	968.595.805
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	643.314.891	187.421.191
PT Pertamina (Persero)	60.855.438	42.561.456
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	52.674.323	2.724.885
PT Kereta Cepat Indonesia China	40.202.198	2.901.356
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	26.407.024	38.589.904
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV	21.596.730	8.727.229
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	13.892.877	--
PT BioFarma (Persero)	5.099.685	1.427.810
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	4.390.717	4.100.904
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	3.417.569	2.606.264
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	3.356.338	753.896
PT Pelabuhan Indonesia (Persero)	1.828.338	--
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	1.672.142	1.706.446
Lain-lain (masing-masing di bawah Rp1 miliar)	6.739.658	4.848.799
Jumlah Piutang Usaha	2.001.160.675	1.266.965.945
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(15.277.328)	(13.851.143)
Jumlah - Bersih	1.985.883.347	1.253.114.802
% Terhadap Jumlah Aset	2,05%	1,54%
Piutang Lain-lain (Catatan 8)		
Lancar		
Pemerintah Republik Indonesia (Catatan 33)	2.000.000.000	--
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	467.084.356	--
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) - PT Bukit Asam (Persero) Tbk	103.700.228	103.700.228
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	8.183.000	8.183.000
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	2.585.192.879	118.108.523
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(109.925.524)	(109.925.523)
Jumlah Tidak Lancar	2.475.267.355	8.183.000
Tidak Lancar		
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (Catatan 50)	7.149.335.122	--
Jumlah Tidak Lancar	7.149.335.122	--
Jumlah Bersih	9.624.602.477	8.183.000
% Terhadap Jumlah Aset	9,91%	0,01%

Bank (Note 5)	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	
PT BPRS Baiturridha Pusaka	
Total Bank	
% to Total Assets	
Time Deposits (Note 5)	
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT BPRS Baiturridha Pusaka	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
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	
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	
PT Pertamina (Persero)	
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	
PT Kereta Cepat Indonesia China	
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) - PT Perkebunan Nusantara IV	
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	
PT BioFarma (Persero)	
PT Krakatau Steel (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Pelabuhan Indonesia (Persero)	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
Others (Each Under Rp1 Billion)	
Total Trade Receivables	
Allowance for Impairment Losses	
Total - Net	
% to Total Assets	
Other Receivable (Note 8)	
Current	
Government of the Republic of Indonesia (Note 33)	
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero)- PT Bukit Asam (Persero) Tbk	
PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek	
PT Pertamina (Persero)	
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	
Perum PPD	
Total Other Receivables	
Allowance for Impairment Losses	
Subtotal Non-Current	
Non-Current	
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (Note 50)	
Subtotal Non-Current	
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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

42. 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.

	2024	2023
Pendapatan Masih Akan Diterima - Lancar (Catatan 10)		
Kementerian Perhubungan RI - PSO	890.037.074	616.070.541
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	212.490.193	--
Kementerian Perhubungan RI - IMO	117.473.999	--
Kementerian Perhubungan RI - Perintis	4.733.035	--
Sub Jumlah	1.224.734.301	616.070.541
Cadangan Kerugian Penurunan Nilai	(312.012.330)	(177.034.197)
Jumlah-Bersih	912.721.971	439.036.344
Pendapatan Masih Akan Diterima - Tidak Lancar (Catatan 10)		
Kementerian Perhubungan RI - IMO	2.421.054.175	--
Unwinding of discount atas		
Piutang Pihak Berelasi	(425.231.611)	--
Jumlah Tidak Lancar	1.995.822.564	--
Jumlah-Bersih	2.908.544.535	439.036.344
% Terhadap Jumlah Aset	3,00%	0,54%

Accrued Income - Current (Note 10)
Ministry of Transportation RI - PSO
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia
Ministry of Transportation RI - IMO
Ministry of Transportation RI - Pioneer
Sub Total
Allowance for Impairment Losses
Total-Net

Accrued Income - Non Current (Note 10)
Ministry of Transportation RI - IMO
Unwinding of discount on
Receivable Related Parties
Total Non Current
Total-Net
% to Total Assets

Pada tanggal 31 Desember 2024, pendapatan masih akan diterima dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia merupakan subsidi yang diberikan oleh Pemerintah dalam rangka memberikan layanan angkutan kereta api kepada masyarakat, kompensasi atas *Infrastructure Maintenance Operation* (IMO), kompensasi kewajiban pelayanan publik (PSO) dan bunga pinjaman PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI).

As of December 31, 2024, accrued income from Ministry of Transportation of Republic Indonesia consist of subsidies provided by the Government in order to provide rail transportation services to the public, compensation for *Infrastructure Maintenance Operation* (IMO), compensation for public service obligations (PSO) and PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia's loan interest.

	2024	2023
Aset Tidak Lancar - Lainnya Aset Keuangan (Catatan 20)		
Dana Pensiun Pegawai		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	45.458.809	48.674.704
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	35.261.043	34.348.005
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	9.416.841	8.236.224
Sub Jumlah	90.136.693	91.258.933
Dana Kesehatan Pegawai		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	40.891.764	60.679.342
Dana Cadangan Tantiem		
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	13.596.594	--
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	2.537.316	--
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.033.977	7.592.201
Sub Jumlah	17.167.887	7.592.201
Jumlah	148.196.344	159.530.476
% Terhadap Jumlah Aset	0,15%	0,20%

Other Non - Current Asset Financial Assets (Note 20)
Pension Funds
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Sub Total
Employee Healthy Fund
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Tantiem's Reserve Fund
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
Sub Total
Total
% 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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

42. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

	2024	2023
Utang Usaha (Catatan 21)		
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	1.273.677.588	118.601.658
PT Industri Kereta Api (Persero)	117.507.897	303.857.994
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	106.849.064	80.688.636
PT Adhi Karya (Persero) Tbk	100.120.779	4.190.116.201
PT Pertamina (Persero)	76.656.119	139.791.441
PT LEN Industri (Persero)	60.088.049	89.732.279
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	17.324.089	13.523.811
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	13.640.847	13.755.064
PT Barata Indonesia (Persero)	6.676.291	3.045.507
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	5.999.137	383.636
PT Wijaya Karya (Persero) Tbk	4.493.490	13.309.743
PT Virama Karya (Persero)	4.109.617	684.936
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	3.309.537	254.367
Perum Lembaga Kantor Berita Nasional Antara	1.451.171	--
PT Yodya Karya (Persero)	1.306.237	1.202.548
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	--	2.887.642
PT Bio Farma (Persero)	--	1.434.941
Lain-lain (masing-masing dibawah Rp1 miliar)	2.847.895	3.028.828
Jumlah Utang Usaha	1.796.057.807	4.976.299.233
% Terhadap Jumlah Liabilitas	2,91%	9,86%
Pinjaman Jangka Pendek (Catatan 24)		
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1.934.384.943	950.000.000
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	498.556.557	--
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	300.000.000	--
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	138.172.893	38.523.138
Jumlah Pinjaman Jangka Pendek	2.871.114.393	988.523.138
% Terhadap Jumlah Liabilitas	4,65%	1,96%
Pinjaman Jangka Panjang (Catatan 28)		
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	8.083.181.735	3.827.952.281
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	4.188.292.706	3.351.782.162
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	3.725.314.294	3.351.277.799
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	2.026.350.808	2.079.335.804
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	131.912.000	198.044.000
Kementerian Keuangan Republik Indonesia	22.407.142	23.425.649
Biaya Transaksi yang belum Diamortisasi	(1.704.672)	(2.472.898)
Jumlah Pinjaman Jangka Panjang	18.175.754.013	12.829.344.797
% Terhadap Jumlah Liabilitas	29,42%	25,42%
Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun (Catatan 28)		
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	349.464.151	291.059.585
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	335.377.588	291.162.367
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	312.884.288	191.337.775
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	134.045.173	89.230.225
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	66.132.000	66.132.000
Kementerian Keuangan Republik Indonesia	1.018.507	1.018.507
Jumlah Bagian Pinjaman Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	1.198.921.707	929.940.459
% Terhadap Jumlah Liabilitas	1,94%	1,84%
Pinjaman Program PEN (Catatan 27)		
Pemerintah Republik Indonesia	2.843.750.000	3.062.500.000
% Terhadap Jumlah Liabilitas	4,60%	6,07%

Trade Payables (Note 21)
Ministry of Transportation Republic of Indonesia
PT Industri Kereta Api (Persero)
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk
PT Adhi Karya (Persero) Tbk
PT Pertamina (Persero)
PT LEN Industri (Persero)
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)
PT Barata Indonesia (Persero)
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Wijaya Karya (Persero) Tbk
PT Virama Karya (Persero)
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)
Perum Lembaga Kantor Berita Nasional Antara
PT Yodya Karya (Persero)
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk
PT Bio Farma (Persero)
Others (Each Under Rp1 Billion)
Total Trade Payables
% to Total Liabilities
Short-Term Loans (Note 24)
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
Total Short-Term Loans
% to Total Liabilities
Long-Term Loans (Note 28)
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
Ministry of Finance Republic of Indonesia
Unamortized Cost of Transaction
Total Long-Term Loans
% to Total Liabilities
Portion of Long-Term Loans Maturing within One Year (Note 28)
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia
Ministry of Finance Republic of Indonesia
Total Current Maturities of Long-Term Loan
% to Total Liabilities
PEN Program Loan (Note 27)
Government of the Republic of Indonesia
% 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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

42. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

Rincian pendapatan dari pihak berelasi sebagai berikut:

The details of revenues from related parties are as follows:

	2024	2023
PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) -		
PT Bukit Asam (Persero) Tbk	8.435.291.407	7.508.411.901
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	8.291.362.639	3.526.469.925
PT Pertamina (Persero)	387.122.082	385.496.853
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	210.567.919	—
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	119.027.951	77.635.245
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	102.539.812	83.083.338
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	77.488.662	82.221.857
PT Kereta Cepat Indonesia China	76.298.316	—
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	69.406.229	45.405.301
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) -		
PT Perkebunan Nusantara IV	48.862.660	36.333.590
PT Industri Kereta Api (Persero)	35.526.386	2.104.726
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	16.987.344	13.371.646
PT Pelabuhan Indonesia (Persero)	13.757.601	2.080.983
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	7.610.902	6.399.991
PT BioFarma (Persero)	4.681.343	1.932.594
PT Pupuk Indonesia (Persero)	4.498.605	11.827.728
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	1.911.517	489.234
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	1.075.637	760.000
Lain-lain (masing-masing dibawah Rp1 miliar)	6.430.700	3.585.889
Jumlah Pendapatan	17.910.447.712	11.787.610.801
% Terhadap Jumlah Pendapatan	49,18%	42,00%

PT Indonesia Asahan Aluminium (Persero) -	
PT Bukit Asam (Persero) Tbk	
Misnistry of Transportation Republic of Indonesia	
PT Pertamina (Persero)	
PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Semen Indonesia (Persero) Tbk	
PT Kereta Cepat Indonesia China	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Perkebunan Nusantara III (Persero) -	
PT Perkebunan Nusantara IV	
PT Industri Kereta Api (Persero)	
PT Telekomunikasi Indonesia Tbk	
PT Pelabuhan Indonesia (Persero)	
PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk	
PT BioFarma (Persero)	
PT Pupuk Indonesia (Persero)	
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	
Others (Each Under Rp1 Billion)	
Total Revenues	
% to Total Revenues	

Rincian beban dari pihak berelasi sebagai berikut:

The details of expenses from related parties are as follows:

	2024	2023
PT Pertamina (Persero)	3.388.764.854	3.755.518.455
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	1.849.045.584	611.380.123
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	479.156.801	406.574.040
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	477.118.582	184.414.530
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	277.269.368	148.451.127
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	252.121.698	156.105.647
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	143.760.391	173.777.924
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	124.056.387	19.120.775
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	95.609.581	121.590.960
PT Industri Kereta Api (Persero)	73.887.765	54.186.270
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	28.641.106	11.965.185
PT LEN Industri (Persero)	18.790.144	107.000
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	10.127.996	11.993.241
PT Aviawi Pariwisata Indonesia (Persero)	5.480.717	4.113.742
PT Industri Telekomunikasi Indonesia	1.551.688	657.625
Perum Lembaga Kantor Berita Nasional Antara	1.451.171	—
PT Semen Indonesia (Persero)	492.674	1.497.209
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	—	3.448.352
Lain-lain (Masing-masing dibawah Rp1 Milyar)	2.526.811	3.214.490
Jumlah Beban	7.229.853.318	5.668.116.695
% Terhadap Jumlah Beban	23,27%	17,31%

PT Pertamina (Persero)	
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	
PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)	
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk	
PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk	
Lembaga Pembiayaan Ekspor Indonesia	
PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	
PT Industri Kereta Api (Persero)	
PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero)	
PT LEN Industri (Persero)	
PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)	
PT Aviawi Pariwisata Indonesia (Persero)	
PT Industri Telekomunikasi Indonesia	
Perum Lembaga Kantor Berita Nasional Antara	
PT Semen Indonesia (Persero)	
PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk	
Others Under Rp1 Billion)	
Total Expenses	
% to Total Cost of Revenues	

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

42. Saldo dan Sifat Transaksi dengan Pihak Berelasi (Lanjutan)

42. Balance and Nature of Transaction with Related Parties (Continued)

Kompensasi manajemen kunci:

Key management compensation:

	2024	2023	
Direksi			Directors
Imbalan Kerja Jangka Pendek	72.273.517	62.893.465	Short-Term Benefits
Imbalan Pascakerja	4.851.480	4.360.002	Post-employment Benefits
Jumlah	77.124.997	67.253.467	Total
Dewan Komisaris			Board of Commissioners
Imbalan Kerja Jangka Pendek	35.730.923	33.031.914	Short-Term Benefits
Imbalan Pascakerja	1.838.674	2.027.048	Post-employment Benefits
Jumlah	37.569.597	35.058.962	Total

43. Penghasilan Keuangan

43. Finance Income

	2024	2023	
Pendapatan Bunga Pinjaman PSBI	210.543.919	--	Interest Income on Loan PSBI
Jasa Giro	156.991.024	150.723.754	Interest on Current Accounts
Penyesuaian Nilai Kini PEN	96.429.626	109.099.460	PEN Present Value Adjustment
Pendapatan Bunga Deposito Berjangka	29.634.566	41.899.695	Interest Income on Time Deposits
Jumlah	493.599.135	301.722.909	Total

44. Beban Keuangan

44. Finance Cost

	2024	2023	
Beban Bunga:			Interest Expense:
Kredit Investasi	1.530.715.557	755.168.080	Investment Loans
Obligasi	379.617.578	356.744.000	Bonds
CDB	203.158.352	--	CDB's
Pinjaman PEN	156.473.090	157.621.528	PEN's Loan
Kredit Modal Kerja	141.180.950	81.285.053	Working Capital Loans
Sukuk	50.824.213	38.943.850	Sukuk
Liabilitas Sewa (Catatan 19)	8.737.878	8.576.995	Lease Liability (Note 19)
Penyesuaian Nilai Kini PEN	96.429.626	109.099.460	PEN Present Value Adjustment
Jumlah	2.567.137.244	1.507.438.966	Total

45. Laba per Saham Dasar

45. Basic Earning per Share

	2024	2023	
Laba tahun berjalan yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	2.211.973.665	1.873.921.301	Profit attributed to the owner's of the parent entity
Rata-rata tertimbang saham beredar	22.368.743	22.219.702	Weighted average number of shares
Laba per Saham Dasar	99	84	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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

46. Segmen Operasi

46. Operating Segment

Informasi menurut segmen usaha adalah sebagai berikut:

Information by business segments as follows:

	2024						
	Jasa Angkutan/ Transportation	Jasa Non Angkutan/ Non transportation	Konstruksi/ Construction	Jumlah/ Total	Eliminasi/ Eliminated	Konsolidasi/ Consolidated	
Pendapatan Usaha	34.025.928.433	1.900.481.476	181.807.049	36.108.216.958	--	36.108.216.958	Revenues
Antar Segmen	1.150.822.438	3.525.096.228	--	4.675.918.666	(4.675.918.666)	--	Inter Segment
Jumlah pendapatan	35.176.750.871	5.425.577.704	181.807.049	40.784.135.624	(4.675.918.666)	36.108.216.958	Total Revenues
Beban Operasi	(25.586.648.690)	(2.738.368.031)	(181.807.049)	(28.506.823.770)	--	(28.506.823.770)	Operating Expenses
Antar Segmen	(2.651.658.323)	(2.024.260.343)	--	(4.675.918.666)	4.675.918.666	--	Inter Segment
Jumlah Beban	(28.238.307.013)	(4.762.628.374)	(181.807.049)	(33.182.742.436)	4.675.918.666	(28.506.823.770)	Total Expenses
Hasil Segmen	6.938.443.858	662.949.330	--	7.601.393.188	--	7.601.393.188	Segment Result
Pendapatan (Beban) yang tidak dapat Dialokasikan							Revenues (Expenses) are not Allocated
Pendapatan Keuangan						493.599.135	Finance Incomes
Beban Keuangan						(2.567.137.244)	Finance Cost
Bagian Rugi Bersih Ventura						(2.230.032.781)	Joint Venture
Selisih Kurs						179.501.992	Foreign Exchanges
Lain-lain - Neto Manfaat (Beban)						(167.215.274)	Other - Net Tax Benefit
Pajak - Neto						(1.087.526.256)	(Expenses) - Net
Laba setelah Pajak Penghasilan						2.222.582.760	Income after Income Taxes
Kepentingan Nonpengendali						(10.609.095)	Non-Controlling Interest
Laba Diatribusikan Pemilik Induk						2.211.973.665	Income Attributable to Parent Entity Comprehensive
Laba Komprehensif Diatribusikan Pemilik Induk						2.408.305.491	Income Attributable to Parent Entity
Laporan Posisi Keuangan							Statement of Financial Position
Aset Segmen	66.613.728.759	1.214.968.123	32.314.323.111	100.143.019.993	(3.043.894.121)	97.099.125.872	Segmented Assets
Liabilitas Segmen	40.110.223.379	661.090.652	22.988.019.579	63.759.333.610	(1.984.870.211)	61.774.463.399	Segmented Liabilities

	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)	Joint Venture
Selisih Kurs						(57.275.927)	Foreign Exchanges
Lain-lain - Neto Manfaat (Beban)						156.750.557	Other - Net Tax Benefit
Pajak - Neto						(375.939.030)	(Expenses) - Net
Laba setelah Pajak Penghasilan						1.871.548.137	Income after Income Taxes
Kepentingan Nonpengendali						2.373.164	Non-Controlling Interest
Laba Diatribusikan Pemilik Induk						1.873.921.301	Income Attributable to Parent Entity Comprehensive
Laba Komprehensif Diatribusikan Pemilik Induk						1.828.945.530	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 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

47. Aset dan Liabilitas dalam Mata Uang Asing

47. Assets and Liabilities in Foreign Currencies

Aset dan liabilitas dalam mata uang asing pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023 adalah sebagai berikut:

Assets and liabilities in foreign currencies as of December 31, 2024 and 2023 are as follows:

	2024			2023			
	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	124.243.660	2.008.026.027	USD	126.102.542	1.943.996.787	Cash and Cash Equivalents
	EUR	355.012	5.982.417	EUR	488.464	8.372.273	
	JPY	6.318.718	646.799	JPY	6.321.907	692.546	
Dana Dibatasi Penggunaannya	USD	75.719.188	1.223.773.521	USD	58.388.861	900.122.688	Restricted Funds
	CNY	6.143	13.602	CNY	--	--	
Piutang Usaha	USD	14.040.492	226.922.432	USD	8.568.014	132.084.504	Trade Receivables
Piutang Lain-lain	USD	230.995.000	3.733.341.190	USD	--	--	Other Receivables
	CNY	1.542.787.560	3.415.993.932	CNY	--	--	
Jumlah Aset			10.614.699.920			2.985.268.798	Total Asset
Liabilitas							Liabilities
Utang usaha	JPY	29.357.071	3.005.062	JPY	132.510.650	14.516.151	Trade Payables
	USD	1.142.635	18.467.267	USD	728.518	11.230.840	
	EUR	1.006.166	16.955.218	EUR	307.680	5.273.635	
Utang Jangka Panjang Jatuh Tempo 1 Tahun	USD	610.083	9.860.152	USD	5.934.439	91.485.309	Current Maturities of Long-Term Loans
Utang Jangka Panjang Setelah Dikurangi Jatuh Tempo 1 Tahun	USD	230.995.000	3.733.341.190	USD	610.083	9.405.033	Long-Term Loans Net Of Maturities
	CNY	1.542.787.560	3.415.993.932	CNY	--	--	Long-Term Loans Net Of Maturities
Jumlah Liabilitas			7.197.622.821			131.910.968	Total Liabilities
Jumlah Bersih			3.417.077.099			2.853.357.830	Total Net

48. Kebijakan Manajemen Risiko

48. Risk Management Policies

Kebijakan manajemen risiko keuangan Grup 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. Grup beroperasi dengan kebijakan yang telah ditentukan oleh Dewan Direksi.

The financial risk management policies of the Group 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 Group operate within defined policies which approved by the Board of Directors.

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.

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 environment. The Risk Management Division is responsible to the Director of Finance and Risk Management.

48. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

48. Risk Management Policies (Continued)

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.

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 Grup pada waktu yang tepat.

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 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 dan 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.

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 Group in proper time.

48. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

48. Risk Management Policies (Continued)

Analisis Sensitivitas untuk Risiko Mata Uang Asing

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, 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 Rp170.853.855 dan Rp155.859.003 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.

Kebijakan Grup terkait dengan risiko suku bunga adalah sebagai berikut:

- 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.

Sensitivity Analysis for Foreign Currency Risk

As of December 31, 2024 and 2023, 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 Rp170,853,855 and Rp155,859,003 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.

The Group policies related to interest rate risk are as follows:

- 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

48. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, masing-masing lebih dari 13,89% dan 16,17%, dari utang berbunga/pinjaman berbunga Grup adalah utang dengan suku bunga tetap.

Grup menunjukkan sensitivitas terhadap perubahan yang mungkin terjadi pada suku bunga, dimana semua variabel lainnya dianggap tetap, terhadap laba Grup untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2024 dan 2023 (melalui dampak atas suku bunga suku bunga JIBOR untuk pinjaman dalam Rupiah).

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.

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, jika tingkat suku bunga atas utang bank 0,5% lebih tinggi/lebih rendah dengan asumsi semua variabel konstan, maka:

- Pada 31 Desember 2024, laba setelah pajak pada tahun berjalan akan menjadi lebih rendah/tinggi sebesar Rp180.489.916.
- Pada 31 Desember 2023, laba setelah pajak pada tahun berjalan akan menjadi lebih rendah/tinggi sebesar Rp41.382.380.

b. Risiko Kredit

Risiko kredit adalah risiko bahwa Grup akan mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh rekanan yang gagal memenuhi kewajiban kontraktual.

48. Risk Management Policies (Continued)

As of December 31, 2024 and 2023, more than 13.89% and 16.17% respectively, of The Group interest debts/ interest loans are loans with fixed rate.

The Group demonstrates the sensitivity to a reasonably possible change in interest rates, with all other variables are constant, of The Group profit for the years ended December 31, 2024 and 2023 (through the impact on the floating rate borrowings which is based on JIBOR for Rupiah borrowings).

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.

As of December 31, 2024 and 2023, if interest rates on bank loans is 0.5% higher/lower with all other variables are constant, then:

- As of December 31, 2024 profit after tax for the current year would be Rp180,489,916 lower/higher.
- As of December 31, 2023 profit after tax for the current year would be Rp41,382,380 lower/higher.

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

48. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

48. Risk Management Policies (Continued)

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, jumlah maksimum eksposur terhadap risiko kredit adalah Rp23.717.229.769 dan Rp10.457.053.729. 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, 2024 and 2023, the total of maximum exposure from credit risk was Rp23,717,229,769 and Rp10,457,053,729. 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 2024 piutang usaha Grup tidak terkonsentrasi pada pelanggan tertentu.

On December 31, 2024, 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.

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.

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.

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.

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.

48. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

48. Risk Management Policies (Continued)

Tabel berikut ini memberikan rincian tanggal jatuh tempo kontraktual untuk liabilitas keuangan dengan pembayaran yang telah disepakati sebagai berikut:

The following table details the Company and its subsidiaries remaining contractual maturity for its financial liabilities with agreed repayment as follow:

	2024					
	Kurang dari 1 tahun/ <i>less than 1 year</i>	Lebih dari 1 tahun sampai dengan 3 tahun/ <i>over 1 year up to 3 years</i>	Lebih dari 3 tahun sampai dengan 5 tahun/ <i>over 3 year up to 5 years</i>	Lebih dari 5 tahun/ <i>over 5 years</i>	Jumlah/ <i>Total</i>	
Liabilitas Keuangan						Financial Liabilities
Utang Usaha	4.058.610.217	--	--	--	4.058.610.217	Trade Payables
Beban Akruai	2.545.123.471	--	--	--	2.545.123.471	Accrued Expenses
Pinjaman Jangka Pendek	3.070.227.509	--	--	--	3.070.227.509	Short-Term Loans
Obligasi	--	2.234.314.444	1.605.021.008	947.499.156	4.786.834.608	Bonds
Sukuk	--	295.406.037	591.351.781	408.688.738	1.295.446.556	Sukuk
Pinjaman Program PEN	473.958.333	947.916.666	947.916.666	473.958.335	2.843.750.000	PEN Program Loan
Pinjaman Jangka Panjang	1.685.333.403	3.235.984.871	3.181.291.972	23.676.155.758	31.778.766.004	Long-Term Loans
Liabilitas Sewa	49.736.108	69.422.848	--	--	119.158.956	Lease Liabilities
Jumlah	11.882.989.041	6.783.044.866	6.325.581.427	25.506.301.987	50.497.917.321	Total
	2023					
	Kurang dari 1 tahun/ <i>less than 1 year</i>	Lebih dari 1 tahun sampai dengan 3 tahun/ <i>over 1 year up to 3 years</i>	Lebih dari 3 tahun sampai dengan 5 tahun/ <i>over 3 year up to 5 years</i>	Lebih dari 5 tahun/ <i>over 5 years</i>	Jumlah/ <i>Total</i>	
Liabilitas Keuangan						Financial Liabilities
Utang Usaha	7.371.276.638	--	--	--	7.371.276.638	Trade Payables
Beban Akruai	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

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. Grup mengelola struktur modal dan membuat penyesuaian dengan memperhatikan perubahan kondisi ekonomi dan karakteristik risiko aset yang mendasari. Konsisten dengan perusahaan lain dalam industri, Grup 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 Group 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 Group monitors the ratio of adjusted debt to equity.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

48. Kebijakan Manajemen Risiko (Lanjutan)

48. Risk Management Policies (Continued)

	2024	2023	
Pinjaman			Debt
Pinjaman Jangka Pendek	3.070.227.509	1.388.523.138	Short-Term Loans
Liabilitas Jangka Panjang yang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Current Maturities of Long-Term Liabilities
Pinjaman Jangka Panjang	1.685.333.403	1.294.613.508	Long-Term Loans
Pinjaman Program PEN	473.958.333	437.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	--	1.898.852.925	Bonds
Liabilitas Sewa	49.736.108	36.504.861	Lease Liabilities
Liabilitas Jangka Panjang setelah Dikurangi Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun			Long-Term Liabilities - Net of Current Maturities
Pinjaman Jangka Panjang	30.093.432.601	20.142.027.462	Long-Term Loans
Pinjaman Program PEN	2.369.791.667	2.625.000.000	PEN Program Loans
Obligasi	4.786.834.608	2.594.469.619	Bonds :
Sukuk	1.295.446.556	498.586.194	Sukuk :
Liabilitas Sewa	69.422.848	74.166.028	Lease Liabilities
Jumlah Pinjaman	43.894.183.633	30.990.243.735	Total Debt
Jumlah Ekuitas	35.324.662.473	30.906.137.241	Total Equity
Rasio Pinjaman terhadap Ekuitas	124,26%	100,27%	Total Debt to Equity

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.

49. Nilai Wajar Instrumen Keuangan

49. 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:

	2024		2023		
	Nilai tercatat/ Carrying value	Nilai wajar/ Fair value	Nilai tercatat/ Carrying value	Nilai wajar/ Fair value	
Aset keuangan:					Financial assets:
Kas dan setara kas	4.925.957.175	4.925.957.175	5.138.571.482	5.138.571.482	Cash and cash equivalents
Dana dibatasi penggunaannya	3.295.188.104	3.295.188.104	2.587.812.673	2.587.812.673	Restricted fund
Piutang usaha	2.559.546.038	2.559.546.038	1.869.594.775	1.869.594.775	Trade receivables
Piutang lain-lain	9.636.269.763	9.636.269.763	61.586.990	61.586.990	Other receivables
Pendapatan Masih Akan Diterima	3.241.291.202	3.241.291.202	763.740.040	763.740.040	Accrued Income
Investasi Jangka Panjang	58.977.487	58.977.487	35.747.769	35.747.769	Long Term Investment
Jumlah	23.717.229.769	23.717.229.769	10.457.053.729	10.457.053.729	Total
Liabilitas keuangan:					Financial liabilities:
Utang usaha	4.058.610.217	4.058.610.217	7.371.276.638	7.371.276.638	Trade payables
Beban Akrua	2.545.123.471	2.545.123.471	2.203.317.939	2.203.317.939	Accrued expenses
Pinjaman jangka pendek	3.070.227.509	3.070.227.509	1.388.523.138	1.388.523.138	Short-term borrowings
Liabilitas Jangka Panjang yang Jatuh Tempo dalam Satu Tahun:					Current Maturities of Long-Term Liabilities
Pinjaman jangka panjang	1.685.333.403	1.903.647.958	1.294.613.508	1.290.943.357	long-term loans
Pinjaman Program PEN	473.958.333	473.958.333	437.500.000	437.500.000	PEN Program Loan
Obligasi	--	--	1.898.852.925	1.898.852.925	Bonds
Liabilitas Sewa	49.736.108	49.736.108	36.504.861	36.504.861	Lease Liabilities
Pinjaman jangka panjang setelah dikurangi Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun:					Long-term loans net off current maturity
Pinjaman Jangka Panjang	30.093.432.601	28.188.077.805	20.142.027.462	20.141.120.495	
Pinjaman Program PEN	2.369.791.667	2.271.031.660	2.625.000.000	2.737.698.696	PEN Program Loan
Obligasi	4.786.834.608	5.003.226.535	2.594.469.619	2.710.565.827	Bonds
Sukuk	1.295.446.556	1.680.025.372	498.586.194	499.927.345	Sukuk
Liabilitas Sewa	69.422.848	69.422.848	74.166.028	74.166.028	Lease Liabilities
Jumlah	50.497.917.321	49.313.087.816	40.564.838.311	40.790.397.249	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

49. Nilai Wajar Instrumen Keuangan (Lanjutan)

Pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, nilai tercatat aset dan liabilitas keuangan mendekati nilai wajarnya sebagai berikut:

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.
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.

50. Perjanjian-perjanjian Penting

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 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**49. Fair Value of Financial Instrument
(Continued)**

As of Desember 31, 2024 and 2023, the carrying amounts of financial assets and liabilities approximate their fair value as follows:

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.
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.

50. Significant Agreements

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 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

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 24.900.000 Ton dan Tanjungenim Baru (TMB) – Kertapati (KPT) sebesar 6.600.000 Ton.
- Para pihak menyusun target volume angkutan bulanan paling lambat 3 bulan sebelum tahun berjalan mengacu pada Rencana Angkutan Tahunan.
- Berdasarkan Berita Acara Kesepakatan No. KL.707/II/9/KA-2023 tanggal 8 Februari 2023 antara Perusahaan dan PT Bukit Asam 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 Tbk – Entitas anak dari PT Indonesia Asahan Aluminium (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 Tanjung Enim baru – Tarahan dan Tanjung Enim baru – 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

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 24,900,000 and Tanjungenim Baru (TMB) - Kertapati (KPT) amounting to 6,600,000 Ton.
- Both parties prepare transportation volume target at least 3 months before next calendar year according to the Annual Transportation Plan.
- Based on the Minutes of Agreement No. KL.707/II/9/KA-2023 dated February 8, 2023 between the Company and PT Bukit Asam 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 Tbk – a subsidiary of PT Indonesia Asahan Aluminium (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 Tanjung Enim baru – Tarahan and Tanjung Enim baru – 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 Agreement on No SP-003/R00000/2020-S0 and

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

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.
- 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 debet tagihan dan tagihan selanjutnya akan diperhitungkan serta dipotong dari tarif keseluruhan.

Sampai dengan laporan ini terbit proses perpanjangan perjanjian tersebut masih dalam proses.

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.
- 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 rate 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 rate.

As of the issuance of this report, the process of extending the agreement is still ongoing.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

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 diaddendum 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.
- Tarif angkutan batu bara tanpa MIP domestik rute Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, dan Banjarsari – Simpang sebesar Rp765,96 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara tanpa MIP domestik rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp765,96 (Rupiah penuh)/ton km.
- Tarif angkutan batu bara tanpa MIP ekspor rute Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, dan Banjarsari – Simpang sebesar Rp737,36 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara tanpa MIP ekspor rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp737,36 (Rupiah penuh)/ton km.
- Tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, dan Banjarsari – Simpang sebesar Rp737,36 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp737,36 (Rupiah penuh)/ton km.
- Tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, dan Banjarsari – Simpang sebesar Rp737,36 (Rupiah penuh)/ ton km dan tarif angkutan batu bara dengan MIP ekspor rute Sukacinta-Simpang sebesar Rp709 (Rupiah penuh)/ton km.

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.*
- *The coal transportation rate without MIP for domestic on the Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, and Banjarsari – Simpang route is Rp765.96 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation rate without MIP for domestic on the Sukacinta-Simpang route is RP765.96 (full Rupiah)/ton km.*
- *The coal transportation rate without MIP for export on the Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, and Banjarsari – Simpang route is Rp737.36 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation rate without MIP for export on the Sukacinta-Simpang route is RP737.36 (full Rupiah)/ton km.*
- *The coal transportation rate with MIP for domestic on the Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, and Banjarsari – Simpang route is Rp737.36 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation rate with MIP for domestic on the Sukacinta-Simpang route is Rp737.36 (full Rupiah)/ton km.*
- *The coal transportation rate with MIP for export on the Sukacinta – Kertapati, Sukacinta – Simpang, Banjarsari – Kertapati, and Banjarsari – Simpang route is Rp737,36 (full Rupiah)/ton km and the coal transportation rate with MIP for export on the Sukacinta-Simpang route is Rp709 (full Rupiah)/ton km.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

4. PT Baramulti Sugih Sentosa

Perjanjian kerja sama angkutan batu bara dari Sukacinta - Kertapati dengan Addendum VI dengan perjanjian No. KL.701/XI/1/KA-2021 tertanggal 5 November 2021 dan diaddendum dengan perjanjian No. KL.701/VIII/7/KA-2023 tanggal 10 Agustus 2023.

Beberapa hal penting yang diatur dalam perjanjian tersebut adalah:

- Tarif angkutan batu bara tanpa MIP domestik periode 1 Agustus 2023 s.d 31 Desember 2037 untuk relasi Sukacinta - Kertapati, Merapi - Kertapati, Sukacita - Simpang, dan Merapi - Simpang sebesar Rp736,5 (Rupiah penuh)/ton km, berdasarkan harga dasar BBM sebesar Rp7.238 (Rupiah penuh)/liter.
- Tarif angkutan batu bara dengan MIP domestik periode 1 Agustus 2023 s.d 31 Desember 2037 untuk relasi Sukacinta-Kertapati, Merapi-Kertapati, Sukacita-Simpang, dan Merapi-Simpang sebesar Rp709 (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.
- 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.

50. Significant Agreements (Continued)

4. PT Baramulti Sugih Sentosa

The agreement of coal transportation from Sukacinta – Kertapati with amendment VI with agreement No. KL.701/XI/1/KA-2021 dated November 5, 2021 and amendment with agreement No. KL.701/VIII/7/KA-2023 dated August 10, 2023.

Some important matters that were agreed were as follow:

- The coal transportation rate without MIP for domestic for the period August 1, 2023 untill December 31, 2037 on the Sukacinta - Kertapati, Merapi - Kertapati , Sukacita - Simpang, and Merapi - Simpang route is Rp736,5 (full Rupiah)/ton km based on fuel price of Rp7,238 (full Rupiah)/litre.
- The coal transportation rate with MIP for domestic for the period August 1, 2023 untill December 31, 2037 on the Sukacinta - Kertapati, Merapi - Kertapati , Sukacita - Simpang, and Merapi - Simpang route is Rp709 (full Rupiah)/ton km based on fuel price of Rp7,238 (full Rupiah)/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.
- Coal transportation rate 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.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

6. 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 yang diaddendum dengan perjanjian No. KL.701/XII/47/KA-2024 tanggal 27 Desember 2024 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	76.275 Gerbong/ Wagons
3	2025 - 2026	Akan disepakati Para Pihak, dan dituangkan dalam Addendum Perjanjian/ Will be agreed by the Parties, and set forth in the Addendum

- 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 2024 sampai 31 Desember 2026 dengan Perjanjian No. KL.702/IV/10/KA-2024 tanggal 3 April 2024 yang diaddendum dengan perjanjian No. KL.702/XII/63/KA-2024 pada tanggal 31 Desember 2024. Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang KA dan awak sarana kereta api.

6. 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 which was amended with agreement No. KL.701/XII/47/KA-2024 dated December 27, 2024 with the terms and conditions as follows:

- The agreement is started from January 1, 2023, until December 31, 2026.
- PT Semen Padang is required to meet the minimum annual transportation target, with the following details:

- Freight transportation rate 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 signed an agreement with PT Asuransi Jasa Raharja Putera regarding the Procurement of Carrier Liability Insurance for Passengers and Railway Facilities Crew for the period January 1, 2024, to December 31, 2026, with Agreement No. KL.702/IV/10/KA-2024 dated April 3, 2024 which was amended with agreement No. KL.702/XII/63/KA-2024 dated December 31, 2024. The scope of insurance coverage as intended in this agreement is train passengers and train facility crew.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

	Rp	
a. Penumpang KA		a. Train Passenger
1) Meninggal dunia	40.000	1) Death
2) Cacat tetap (maksimum)	30.000	2) Permanent disability (Maximum)
3) Biaya perawatan (maksimum)	30.000	3) Recovery costs (maximum)
4) Biaya pemakaman	2.500	4) Funeral cost
b. Awak sarana Perkeretaapian		b. Officer on Train
I. Untuk masinis dan asisten masinis		I. Machinist and machinist assistant
1) Meninggal dunia	150.000	1) Death
2) Cacat tetap (maksimum)	150.000	2) Permanent disability (maximum)
3) Biaya perawatan (maksimum)	50.000	3) Recovery costs (maximum)
4) Biaya pemakaman	10.000	4) Funeral cost
II. Kondektur, kondektur pembantu dan manajer KA		II. Conductor, conductor assistant and train manager
1) Meninggal dunia	150.000	1) Death
2) Cacat tetap (maksimum)	150.000	2) Permanent disability (maximum)
3) Biaya perawatan (maksimum)	50.000	3) Recovery costs (maximum)
4) Biaya pemakaman	10.000	4) Funeral cost
III. Teknisi KA, petugas restorasi, petugas keamanan, dan lainnya		III. Train technicians, train restaurant officers, security officers, and others
1) Meninggal dunia	150.000	1) Death
2) Cacat tetap (maksimum)	150.000	2) Permanent disability (maximum)
3) Biaya perawatan (maksimum)	50.000	3) Recovery costs (maximum)
4) Biaya pemakaman	10.000	4) Funeral cost
c. Biaya evakuasi jenazah (meninggal dunia bukan karena kecelakaan)		c. Transport fee for Train victims from the accident place
1) Penumpang KA :	5.000	1) Train Passenger
2) Awak Sarana KA :	10.000	2) Officer on Train

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi asuransi kepada PT Jasa Raharja Putera melalui PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, Kantor Cabang Bandung.

Jumlah iuran wajib yang harus dibayar Perusahaan kepada PT Jasa Raharja Putera untuk premi penumpang KA sebesar Rp10.383.697 dan premi awak sarana KA sebesar Rp255.427.

The Company's obligation to pay insurance premium PT Jasa Raharja Putera through PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk, Bandung Branch.

Total mandatory contribution to be paid by the Company to PT Jasa Raharja Putera for train passenger amounted to Rp10,383,697 and officer on train amounted to Rp255,427, respectively.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

b. Perusahaan telah menandatangani perpanjangan perjanjian No. KL.702/II/13/KA-2023 dan P/1.1/KS/I/2023 tanggal 14 Februari 2022 yang diaddendum dengan perjanjian No. KL.702/XI/51/KA-2023 dan P/32.4/KS/X/2023 tanggal 23 November 2023 tentang Pengadaan Asuransi Angkutan Barang Periode 1 Januari 2023 sampai dengan 31 Desember 2025.

b. The Company has signed addendum of agreement No. KL.702/II/13/KA-2023 and P/1.1/KS/I/2023 on February 14, 2022 which was amended with agreement No. KL.702/XI/51/KA-2023 and P/32/KS/x/KA-2023 dated November 11, 2023 regarding Procurement of Insurance for Freight Transportation for Period January 1, 2023 until December 31, 2025.

	<u>Rp</u>	
1) Angkutan batu bara		
Setiap Kejadian :	3.000.000	
Peti kemas per kejadian :	1.000.000	
Jumlah ganti rugi periode pertanggungan :	15.000.000	
2) Angkutan Non Peti kemas untuk setiap kejadian :	500.000	
Jumlah ganti rugi periode pertanggungan :	6.000.000	
3) Angkutan Bahan Bakar Minyak dan CPO		
Setiap kejadian :	600.000	
Jumlah ganti rugi periode pertanggungan :	6.000.000	
4) Angkutan Barang menggunakan kereta api dengan peti kemas dan multi komoditas:		
Setiap kejadian :	500.000	
Peti kemas per kejadian :	150.000	
Jumlah ganti rugi periode pertanggungan :	6.000.000	

1) Coal freight	
Per accident	
Container per accident	
Amount of the compensation for the period cover	
2) Non - Container Goods	
Per accident	
Amount of the compensation for the period cover	
3) Fuel and Crude Palm Oil Freight	
Per Accident	
Amount of the compensation for the period cover	
4) Freight transportation by trains using containers and multi commodities:	
Per accident	
Container per accident	
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/II/18/KA-2022 tanggal 28 Januari 2022 yang diaddendum dengan perjanjian No. KL.702/II/9/KA-2023 tanggal 9 Januari 2023. Lingkup jaminan pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah penumpang sah kereta api.

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/II/18/KA-2022 dated January 28, 2022 which was amended with agreement No. KL.702/II/9/KA-2023 dated January 9, 2023. Scope of train passenger insurance coverage as set forth in this agreement is legal passenger train.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Perhitungan manfaat asuransi dengan rincian sebagai berikut:

The insurance benefits calculations are follows:

		Rp	
1) Meninggal Dunia	:	50.000	1) Death
2) Cacat tetap (maksimum)	:	50.000	2) Permanent disability (maximum)
3) Biaya perawatan (maksimum)	:	20.000	3) Recovery costs (maximum)
4) Biaya P3K (maksimum)	:	1.000	4) First aid kit cost (maximum)
5) Biaya ambulan	:	500	5) Ambulance cost
6) Biaya pemakaman	:	4.000	6) Funeral cost

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi kepada PT Jasa Raharja (Persero) serta menyetorkan ke PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Kantor Cabang Bandung.

The Company was obligated to pay premium to PT Jasa Raharja (Persero) and deposit it to PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Bandung Branch.

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.

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. Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia

3. Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia

Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia No. KL.702/II/1/KA-2024 tanggal 29 Februari 2024 tentang Pengadaan Asuransi Kesehatan Dewan Komisaris Beserta Keluarga, Direksi beserta Keluarga dan Organ Pendukung Dewan Komisaris periode 1 Maret 2024 sampai dengan 28 Februari 2025.

The Company signed an agreement with PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia No. KL.702/II/1/KA-2024 dated February 29, 2024 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, 2024 through February 28, 2025.

Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Dewan Komisaris Beserta Keluarga, Direksi Beserta Keluarga dan Organ Pendukung Dewan Komisaris.

The Scope of Insurance Coverage as set in this agreement was Board of Commissioners and Familiy, Board of Directors and Family, and Board of Commissioners Support Organization.

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi kepada PT Asuransi Jiwa Inhealth Indonesia serta menyetorkan ke PT Bank Mandiri (Persero) Tbk Cabang Jakarta Ahmad Yani.

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.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp1.711.103 termasuk biaya polis dan premi.

The insurance premium paid amounted to Rp1,711,103 including policy fee and premium.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Sampai dengan tanggal pelaporan perjanjian tersebut masih dalam proses perpanjangan.

As of the reporting date, the agreement is still in the process of renewal.

4. PT Asuransi Wahana Tata

- a. 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 Pertanggungjawaban 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 Rp205.746.184 dengan nilai premi per periode 31 Oktober 2024 sampai dengan 31 Oktober 2025 adalah sebesar Rp85.199.732.

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.
- 2) Polis Gempa Bumi
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.
- 3) Polis terorisme dan sabotase
Kerusakan aset sarana sebesar USD250,000 (nilai penuh) setiap mengalami kerugian.

4. PT Asuransi Wahana Tata

- a. 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 Rp205,746,184 with premium value per coverage period October 31, 2024 through October 31, 2025 amounting to Rp85,199,732.

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 depo or Balai Yasa is 10% of loss, or USD350,000 (full amount) in minimum for each loss occurred.*
- 2) *Earthquake Policy
Transportation Assets Damage*
 - i. *When operating is 10% of loss, or USD35,000 (full amount) in minimum for each loss occurred.*
 - ii. *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.*

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi kepada PT Asuransi Wahana Tata (Persero) serta menyetorkan ke PT Bank Mandiri (Persero) Tbk Cabang Jakarta Wisma Tugu.

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.

- b. Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Asuransi Wahana Tata tentang Pengadaan Asuransi Aset Sarana, Prasarana dan Fasilitas LRT Jabodetabek No. KL.702/IV/15/KA-2024 tanggal 5 April 2024 dengan jangka waktu perjanjian selama 3 tahun berlaku surut terhitung sejak tanggal 30 November 2023 sampai dengan 30 November 2026.

- b. *The Company signed an agreement with PT Asuransi Wahana Tata regarding Procurement for Insurance on Means of Transportation Assets, Infrastructure and Facility of LRT Jabodetabek No. KL.702/IV/15/KA 2024 dated April 5, 2024 with the 3 years term of the agreement retroactive from November 30, 2023 through November 30, 2026.*

Lingkup Jaminan Pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah Aset Sarana, Prasarana dan Fasilitas LRT Jabodetabek dengan kondisi semua risiko properti, gempa bumi, dan terorisme dan sabotase. Premi yang telah disepakati sebesar Rp130.170.431 dengan nilai premi per periode pertanggungan adalah sebesar Rp43.390.143.

The Scope of Insurance Coverage as set forth in this agreement was means of Transportation Assets, Infrastructure and Facility of LRT Jabodetabek for property all risks, earthquake, terrorism and sabotage. Premiums agreed amounted to Rp130,170,431 with premium value per coverage period amounting to Rp43,390,143.

Premi asuransi untuk program JHT dikelola secara *Individual Account* dan *Pooled Fund Account* ditetapkan sebagai berikut:

Insurance premium for JHT program managed with Individual Account and Pooled Fund Account set as follows:

- a. Dana awal pada saat awal mulai berlakunya asuransi sebesar Rp1.578.127.345 dan
- b. 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
 - luran perusahaan sebesar 12,5% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan.

- a. *The initial fund at the start of the insurance is Rp1,578,127,345 and*
- b. *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*
 - *The company contribution is 12.5% of the basic insurance salary each month.*

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Premi asuransi untuk program pasca kerja dikelola secara *Pooled Fund Account* ditetapkan sebagai berikut:

Insurance premiums for post-employment programs managed by a Pooled Fund Account are determined as follows:

- 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.

- 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.*

5. PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (Persero) - PT Asuransi Jiwa IFG (Life)

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).

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).

Premi asuransi untuk program JHT dikelola secara *Individual Account* dan *Pooledfund Account* ditetapkan sebagai berikut:

Insurance premium for JHT program managed with Individual Account and Pooledfund Account set as follows:

- a. Dana awal pada saat awal mulai berlakunya asuransi sebesar Rp1.578.127.345; dan
- b. Dana lanjutan berupa premi berkala bulanan sebesar 17,25% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan yang terdiri dari:
 - iuran tertanggung/peserta sebesar 4,75% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan; dan
 - iuran perusahaan sebesar 12,5% dari gaji dasar asuransi tiap bulan berjalan.

- a. *The initial fund at the start of the insurance is Rp1,578,127,345; and*

- b. *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*
 - *The company contribution is 12.5% of the basic insurance salary each month.*

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Premi asuransi untuk program pasca kerja dikelola secara *pooled fund account* ditetapkan sebagai berikut:

Insurance premiums for post-employment programs managed by a pooled fund account are determined as follows:

- 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.

- 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

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/IV/9/KA-2024 tanggal 3 April 2024. Lingkup jaminan pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam perjanjian ini adalah risiko *liability* para *Directors and Officers Liability* termasuk Dewan Komisaris.

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/IV/9/KA-2024 dated April 3, 2024. The scope of insurance coverage as set forth in this agreement is directors and officers liabilities.

Kewajiban Perusahaan adalah membayar premi asuransi kepada PT Asuransi Jasa Indonesia melalui Bank Mandiri Cabang MT Haryono.

The Company's obligation to pay insurance premium to PT Asuransi Jasa Indonesia through Bank Mandiri, MT Haryono Branch.

Perjanjian ini berlaku surut dengan jangka waktu satu tahun sejak tanggal 1 Maret 2024 sampai dengan 28 Februari 2025.

This agreement is retroactive with a period of one year from March 1, 2024 to February 28, 2025.

Jumlah total biaya premi yang dibayarkan sebesar Rp1.700.000 termasuk biaya polis dan premi.

Total premium paid amounting to Rp1,700,000 including policy fee and premium.

Sampai dengan tanggal pelaporan Perjanjian tersebut masih dalam proses perpanjangan.

As of the reporting date, the agreement is still in the process of renewal.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

c. Perjanjian Pengadaan BBM PT Pertamina (Persero) - PT Pertamina Patra Niaga

Perusahaan telah menandatangani Perjanjian dengan PT Pertamina Patra Niaga tentang Pengadaan BBM No. KL.702/III/2/KA-2024 tanggal 1 Maret 2024. Dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- Perjanjian ini berlaku sejak 1 Januari 2024 sampai dengan 31 Desember 2025.
- 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.

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

Pada tanggal 29 Desember 2023, Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman dengan para pihak dengan No. 3520202401100001645. Fasilitas pinjaman yang diberikan terdiri dari dua fasilitas:

- 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.

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 No. KL.702/III/2/KA-2024 on March 1, 2024 with the terms and conditions as follows:

- This agreement is valid from January 1, 2024 to December 31, 2025.
- 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).
- Handling/Vendor Held Stock Service Fee of Rp438/litre which is charged to The Company

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

On December 29, 2023, the Company entered into a Loan Facility Agreement with the following parties with No. 3520202401100001645. The loan facility consists of two facilities:

- 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.

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Suku bunga yang digunakan dalam perjanjian ini adalah sebagai berikut:
a. Fasilitas A 3,20% per tahun; dan
b. Fasilitas B 3,10% per tahun.

The interest rates used in this agreement are as follows:

- 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.

Pinjaman antara Perusahaan dan Pemberi Fasilitas dijamin oleh Pemerintah melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) (PT PII) berdasarkan peraturan pemerintah No. 239/KM.8/2023 tanggal 28 Desember 2023 tentang Penugasan kepada PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) untuk Melakukan Penjaminan Pemerintah secara Bersama atas Pinjaman Perusahaan dalam Rangka Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta Bandung.

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 No. 239/KM.8/2023 dated December 28, 2023 concerning Assignment to PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) to Provide Government Guarantees Jointly for the Company's Loans in the Context of Accelerating the Implementation of Fast Train Infrastructure and Facilities between Jakarta Bandung.

e. Perjanjian Pinjaman Pemegang Saham dalam Rangka Pembiayaan Kelebihan Biaya Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung

e. Shareholder Loan Agreement for the Financing of Cost Overruns of the Jakarta Bandung High Speed Rail Project

Pada tanggal 31 Januari 2024, Perusahaan menandatangani Perjanjian Fasilitas Pinjaman dengan para pihak No. 02/KONTRAK-PSBI/I/2024. Fasilitas pinjaman yang diberikan terdiri dari dua fasilitas:

On January 31, 2024, the Company signed a Loan Facility Agreement with the parties No. 02/KONTRAK-PSBI/I/2024. The loan facility consists 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 sebesar 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:
a. Fasilitas A 3,30% per tahun; dan
b. Fasilitas B 3,20% per tahun.

The interest rates used in this agreement are as follows:

- a. Facility A 3.30% per year; and
b. Facility B 3.20% per year.*

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

Fasilitas Pinjaman tersebut seluruhnya akan digunakan untuk memberikan pendanaan kepada KCIC melalui Perjanjian Pinjaman Pemegang Saham PSBI dengan cara yang sesuai dengan dokumen-dokumen pembiayaan dan semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam rangka mendanai jumlah kelebihan biaya.

The Loan Facility will be utilised entirely to provide funding to KCIC through the PSBI Shareholder Loan Agreement in a manner consistent with the financing documents and all applicable laws and regulations, in order to fund the cost overrun amount.

f. Perjanjian Kerjasama Integrasi Aksesibilitas Light Rail Transit (LRT) Jakarta Bogor Depok Bekasi PT Adhi Karya (Persero) Tbk – PT Adhi Commuter Properti Tbk

Pada tanggal 4 Maret 2024 Perusahaan menandatangani perjanjian Kerjasama dengan PT Adhi Commuter Properti Tbk dan PT Adhi Karya (Persero) Tbk No. 031-2/2024/018. Perjanjian ini berlaku sejak tanggal efektif perjanjian ini, sampai dengan 5 tahun dan dapat diperpanjang sampai dengan diserahkannya aksesibilitas terkait kepada pemerintah daerah terkait.

f. Cooperation Agreement for Light Rail Transit (LRT) Accessibility Integration Jakarta Bogor Depok Bekasi PT Adhi Karya (Persero) Tbk – PT Adhi Commuter Properti Tbk

On March 4, 2024 the Company signed a Cooperation agreement with PT Adhi Commuter Properti Tbk and PT Adhi Karya (Persero) Tbk No. 031-2/2024/018. This agreement is valid from the effective date of this agreement, up to 5 years and can be extended until the handover of related accessibility to the relevant local government.

Nilai Kerjasama yang disepakati oleh kedua belah pihak sebagai berikut:

1. Tahap Pertama sebesar Rp50.000.000 yang dilakukan setelah penandatanganan berita acara kesepakatan mediasi oleh kedua belah pihak.
2. Tahap Kedua sebesar Rp50.000.000 yang dilakukan setelah pencairan fasilitas kredit sindikasi sebesar Rp4.169.128.801 dari KAI diterima oleh Adhi.

The Cooperation Value agreed by both parties is as follows:

- 1. The first phase amounted to Rp50,000,000 which was carried out after the signing of the minutes of the mediation agreement by both parties.*
- 2. The second phase amounted to Rp50,000,000 which was carried out after the disbursement of syndicated credit facilities amounting to Rp4,169,128,801 from KAI was received by Adhi.*

50. Perjanjian-perjanjian Penting (Lanjutan)

50. Significant Agreements (Continued)

g. Perjanjian Pinjaman Pemegang Saham dalam Rangka Pembiayaan Jumlah Kekurangan Pendanaan Operasional

Perusahaan melakukan Perjanjian dengan PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) tentang Perusahaan telah menandatangani Perjanjian Pinjaman Pemegang Saham dengan PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) pada tanggal 22 November 2024 berdasarkan kontrak bernomor KL.702/XI/26/KA-2024 dan 0012.PER-PSBI.11.2024. Tujuan dari perjanjian ini adalah untuk mendukung kebutuhan pembiayaan operasional proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang dilaksanakan oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Dalam kapasitasnya sebagai pemegang saham, Perusahaan memberikan pinjaman kepada PSBI sesuai dengan persentase kepemilikan sahamnya. Hingga 31 Desember 2024, total pinjaman yang telah dicairkan oleh Perusahaan kepada PSBI adalah sebesar Rp467.084.355.

g. Shareholder Loan Agreement for the Financing of Operational Funding Shortfall

The Company entered into a Shareholder Loan Agreement with PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) on November 22, 2024, under Contract Numbers KL.702/XI/26/KA-2024 and 0012.PER-PSBI.11.2024. This agreement aims to support the operational funding needs of the Jakarta-Bandung High-Speed Rail project operated by PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). As a shareholder, the Company provided a loan to PSBI in accordance with its ownership interest. As of December 31, 2024, the total amount disbursed by the Company to PSBI amounted to Rp467,084,355.

51. Informasi Tambahan Terkait Arus Kas

51. Additional Information Related to Cash Flows

Tabel di bawah ini menunjukkan transaksi investasi yang tidak menggunakan kas:

The table below represents non-cash investment transactions:

	2024	2023	
Penambahan Aset melalui Utang Usaha:			Addition of Assets through Trade Payables:
Aset Tetap	354.682.117	674.922.979	Fixed Assets
Aset Takberwujud	52.860.451	29.263.728	Intangible Assets
Hak Pengoperasian Aset Prasarana	25.473.074	4.171.680.096	Infrastructure Assets Operating Rights
Uang Muka:			Advances:
Aset Tetap	15.143.474	20.640.000	Fixed Assets
Penambahan Investasi pada Ventura Bersama melalui Reklasifikasi dari Uang Muka Setoran Modal	2.697.142.000	--	Addition of Investment in Joint Venture through Reclassification of Paid in Capital Advance
Penambahan Aset Hak Guna melalui Liabilitas Sewa	79.480.351	81.062.197	Addition of Right of Used Asset through Lease Liabilities
Penjualan Aset melalui Piutang	--	31.299.180	Asset Sales through Receivables
Jumlah	3.224.781.467	5.008.868.180	Total

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**51. Informasi Tambahan Terkait Arus Kas
(Lanjutan)**

Tabel di bawah ini menunjukkan rekonsiliasi liabilitas yang timbul dari aktivitas pendanaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 dan 2023, sebagai berikut:

2024						
	Saldo Awal/ Beginning Balance	Arus Kas/ Cash Flow		Non-kas/ Non- cash	Saldo Akhir/ Ending Balance	
		Penerimaan/ Receipt	Pembayaran/ Payment			
Pinjaman Jangka Pendek	1.388.523.138	7.874.712.545	(6.193.008.174)	--	3.070.227.509	Short-term Loan
Pinjaman Jangka Panjang	21.436.640.970	11.495.564.901	(1.297.379.732)	143.939.865	31.778.766.004	Long-term Loan
Utang Obligasi Jangka Pendek	1.898.852.925	--	(1.900.000.000)	1.147.075	--	Short-term Bonds Payable
Utang Obligasi Jangka Panjang	2.594.469.619	2.200.000.000	--	(7.635.011)	4.786.834.608	Long-term Bonds Payable
Sukuk	498.586.194	800.000.000	--	(3.139.638)	1.295.446.556	Sukuk
Liabilitas Sewa	110.670.889	--	(70.992.284)	79.480.351	119.158.956	Lease Liabilities
Pinjaman Program PEN	3.062.500.000	--	(218.750.000)	--	2.843.750.000	PEN Program Loan
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

52. Informasi Penting Lainnya

a. Track Charge Access (TAC) Perusahaan

Pada tanggal 20 Februari 2025, Berdasarkan *self assessment* Perusahaan telah melakukan pembayaran atas penggunaan *Track Access Charge* (TAC) tahun 2024 kepada pemerintah dengan dasar kemampuan Perusahaan mempertahankan nilai *Net Profit Margin* dan memperoleh keuntungan yang optimal dalam melaksanakan penugasan proyek strategis nasional seperti proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung, LRT Jabodebek, dan Kereta Api Bandara Soekarno Hatta.

Berdasarkan pembayaran tersebut, Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Kereta Api (DJKA) Kementerian Perhubungan melakukan verifikasi dan menerbitkan tagihan pertama atas kekurangan penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) biaya penggunaan prasarana perkeretaapian milik negara/ *Track Access Charge* (TAC) tahun 2024 melalui surat nomor KU.102/I/8/K2/DJKA/2025 pada tanggal 12 Maret 2025 kepada Perusahaan dengan nilai pokok tagihan Rp901.020.383 dan denda keterlambatan Rp18.020.408.

52. Other Important Information

a. Track Charge Access (TAC) the Company

On February 20, 2025, based on a *self-assessment*, the Company made a payment to the Government for the 2024 *Track Access Charge* (TAC), taking into account the Company's ability to maintain its *Net Profit Margin* and achieve optimal profitability while fulfilling its mandate to carry out *National Strategic Projects*, such as the *Jakarta-Bandung High-Speed Railway*, *Jabodebek LRT*, and *Soekarno-Hatta Airport Rail Link*.

Following this payment, the Government, through the Directorate General of Railways (DJKA) of the Ministry of Transportation, conducted a verification process and issued the first invoice for the underpayment of Non-Tax State Revenue (PNBP) related to the use of state-owned railway infrastructure/*Track Access Charge* (TAC) for the 2024 fiscal year. The invoice, sent to the Company under Letter No. KU.102/I/8/K2/DJKA/2025 dated March 12, 2025, included a principal amount of Rp901,020,383 and a late payment penalty of Rp18,020,408.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

52. Informasi Penting Lainnya (Lanjutan)

Pada tanggal 19 Maret 2025, dengan dasar Peraturan Menteri Keuangan nomor PMK206/PMK.02/2021 Perusahaan telah mengirimkan surat Permohonan Keringanan Pokok Penerimaan Negara Bukan Pajak *Track Access Charge* (PNBP TAC) melalui surat nomor KF.203/III/11/KA-2025.

Pada tanggal 11 Juni 2025 Perusahaan menerima surat nomor KU.102/1/5/MHB/2025 terkait Penolakan Permohonan Keringanan Pokok Penerimaan Negara Bukan Pajak *Track Access Charge* (PNBP TAC) (Catatan 21).

b. 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.

52. Other Important Information (Continued)

On March 19, 2025, based on Minister of Finance Regulation No. PMK-206/PMK.02/2021, the Company submitted a request for a reduction of the principal amount of the *Track Access Charge* (PNBP TAC) through Letter No. KF.203/III/11/KA-2025.

On June 11, 2025, the Company received letter No. KU.102/1/5/MHB/2025 regarding the Rejection of the Request for Relief of the Principal of Non-Tax State Revenue for *Track Access Charge* (PNBP TAC) (Note 21).

b. 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).

Cost of *Backlog* IMO 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.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

52. Informasi Penting Lainnya (Lanjutan)

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.

Pada tanggal 9 Mei 2025 telah terbit Surat Menteri Keuangan Nomor S-321/MK.02/2025 perihal Penetapan cara Pembayaran Nilai Pekerjaan Pembangunan Prasarana LRT Jabodebek dan Penyelesaian selisih kekurangan pembayaran kegiatan IMO Tahun Anggaran 2023. Berdasarkan surat tersebut terdapat kekurangan pembayaran IMO Tahun Anggaran 2023 sebesar Rp2.687.370.134 (termasuk PPN) yang akan dipenuhi melalui DIPA Kementerian Perhubungan.

Pada tanggal 11 Maret 2025, Perusahaan telah mengirimkan surat Permohonan Pembayaran Selisih Kurang Biaya Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IMO) Tahun 2024 sebesar Rp2.102.910.710. Sampai tanggal pelaporan Perusahaan belum mendapatkan tanggapan atas surat permohonan pembayaran tersebut.

52. Other Important Information (Continued)

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.

On May 9, 2025, the Minister of Finance issued Letter No. S-321/MK.02/2025 regarding the Determination of the Payment Method for the Construction Work of the Jabodebek LRT Infrastructure and the Settlement of the Payment Shortfall for IMO Activities in Fiscal Year 2023. Based on the letter, there is a payment shortfall for the IMO activities for the 2023 Fiscal Year amounting to Rp2,687,370,134 (including VAT), which will be fulfilled DIPA of the Ministry of Transportation.

On March 11, 2025, 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 2024 amounting to Rp2,102,910,710. As of the reporting date, the Company has not received a response to the submitted payment request letter.

53. Standar Akuntansi yang Telah Disahkan Namun Belum Berlaku Efektif

Standar baru dan amendemen atas standar yang berlaku efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2025, dengan penerapan dini diperkenankan yaitu:

- Amendemen PSAK 221: Pengaruh Perubahan Kurs Valuta Asing tentang Kekurangan Ketertukaran;
- PSAK 117: Kontrak Asuransi; dan
- Amendemen PSAK 117: Kontrak Asuransi tentang Penerapan Awal PSAK 117 dan PSAK 109 – Informasi Komparatif.

53. Accounting Standard has been Issued not Yet Effective

New Standard and amendment to standards which effective for periods beginning on or after January 1, 2025, with early adoption is permitted, are as follows:

- Amendments PSAK 221: Foreign Exchange Rate regarding Lack of Exchangeability;
- PSAK 117: Insurance Contract; and
- Amendments PSAK 117: Insurance Contract regarding Initial Application of PSAK 117 and PSAK 109 Comparative Information.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(Dalam Ribuan Rupiah, Kecuali Dinyatakan Lain)

**53. Standar Akuntansi yang Telah Disahkan
Namun Belum Berlaku Efektif (Lanjutan)**

Beberapa PSAK juga diamendemen yang merupakan amendemen konsekuensial karena berlakunya PSAK 117: Kontrak Asuransi, yaitu:

- PSAK 103: Kombinasi Bisnis;
- PSAK 105: Aset Tidak Lancar yang Dikuasai untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan;
- PSAK 107: Instrumen Keuangan: Pengungkapan;
- PSAK 109: Instrumen Keuangan;
- PSAK 115: Pendapatan dari Kontrak dengan Pelanggan
- PSAK 201: Penyajian Laporan Keuangan;
- PSAK 207: Laporan Arus Kas;
- PSAK 216: Aset Tetap;
- PSAK 219: Imbalan Kerja;
- PSAK 228: Investasi pada Entitas Asosiasi dan Ventura Bersama;
- PSAK 232: Instrumen Keuangan: Penyajian;
- PSAK 236: Penurunan Nilai Aset;
- PSAK 237: Provisi, Liabilitas Kontijensi dan Aset Kontijensi;
- PSAK 238: Aset Takberwujud; dan
- PSAK 240: Properti Investasi.

Amendemen dan penyesuaian Tahunan atas standar yang berlaku efektif untuk periode yang dimula pada atau setelah 1 Januari 2026, dengan penerapan dini diperkenankan yaitu:

- Amendemen PSAK 109 dan PSAK 107 tentang Klasifikasi dan Pengukuran Instrumen Keuangan; dan
- Penyesuaian Tahunan PSAK 107, PSAK 109, PSAK 110, dan PSAK 207

Hingga tanggal laporan keuangan konsolidasian ini diotorisasi, Grup masih melakukan evaluasi atas dampak potensial dari penerapan standar baru dan amendemen atas standar tersebut.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
AND SUBSIDIARIES
NOTES TO THE CONSOLIDATED
FINANCIAL STATEMENTS (Continued)**

For the Years Ended
December 31, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**53. Accounting Standard has been Issued not
Yet Effective (Continued)**

Several PSAKs were also amended which were consequential amendments due to the enactment of PSAK 117: Insurance Contracts, as follows:

- PSAK 103: Business Combinations;
- PSAK 105: Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations;
- PSAK 107: Financial Instruments: Disclosures;
- PSAK 109: Financial Instruments;
- PSAK 115: Income from Contracts with Customers;
- PSAK 201: Presentation of Financial Statements;
- PSAK 207: Statement of Cash Flows;
- PSAK 216: Fixed Assets;
- PSAK 219: Employee Benefits;
- PSAK 228: Investment in Associated Entities and Joint Ventures;
- PSAK 232: Financial Instruments: Presentation;
- PSAK 236: Impairment of Assets;
- PSAK 237: Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets;
- PSAK 238: Intangible Assets; and
- PSAK 240: Investment Property.

Amendments and annual Improvement to standards which are effective for periods beginning on or after January 1, 2026, with early adoption are as follows:

- Amendments PSAK 109 and PSAK 107 regarding Classification and Measurement of Financial Instruments; and
- Annual Improvements on PSAK 107, PSAK 109, PSAK 110, dan PSAK 207

Until the date of the consolidated financial statements is authorized, the Group is still evaluating the potential impact of the implementation those new standard and amendments to standards.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan

a. Pencairan Penyertaan Modal Negara (PMN)

Penyertaan Modal Negara diterima oleh Perusahaan pada tanggal 2 Januari 2025, dan kemudian disalurkan sebagai penambahan atas penyertaan modal kepada PT KCI (Catatan 54a).

Modal dasar tersebut telah ditempatkan dan diambil bagian oleh Negara Indonesia dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2024 sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Indonesia Republik Indonesia No. 52 Tahun 2024.

Berdasarkan Akta Perusahaan No. 14 tanggal 20 Maret 2025 dibuat oleh Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan dan telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.03-0086465, penyertaan modal negara tanggal 31 Desember 2024 sebesar Rp2.000.000.000 telah disahkan menjadi setoran modal sehingga jumlah saham ditempatkan dan disetor Perusahaan menjadi 24.368.743 saham atau setara Rp24.368.743.000.

Penggunaan Penyertaan Modal Negara yang diterima oleh perusahaan telah disetorkan kepada PT KCI sesuai dengan Akta No. 48 tanggal 20 Maret 2025 dari Notaris Tri Mulyahati, S.H. M.Kn., dan telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan surat keputusan No. AHU-AH.01.03-0089086 tanggal 24 Maret 2025.

Berdasarkan akta tersebut, komposisi pemegang saham PT KCI sebagai berikut:

- Perusahaan memiliki 99,98% atau sebanyak 2.230.000 saham dengan nilai sebesar Rp2.230.000.000.
- Yayasan Pusaka memiliki 0,22% atau sebanyak 500 saham dengan nilai sebesar Rp500.000.

54. Events After the Reporting Date

a. Disbursement of State Capital Participation (PMN)

The Government's Capital Investment was received by the Company on January 2, 2025, and was subsequently distributed as an additional capital participation to PT KCI (Note 54a).

The authorized capital has been subscribed and taken entirely by the Government of the Republic of Indonesia from the State Budget for Fiscal Year 2024, as stipulated in Government Regulation of the Republic of Indonesia No. 52 of 2024.

Based on Deed of Company No. 14 dated March 20, 2025, drawn up by Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notary in South Jakarta, and duly approved by the Ministry of Law and Human Rights under Decree No. AHU-AH.01.03-0086465, the state capital injection dated December 31, 2024, in the amount of Rp2,000,000,000 has been officially recognized as paid-in capital. Consequently, the total number of shares issued and fully paid by the Company has increased to 24,368,743 shares, equivalent to Rp24,368,743,000.

The utilization of the Government Capital Investment received by the Company was contributed to PT KCI in accordance with Deed No. 48 dated March 20, 2025, by Notary Tri Mulyahati, S.H., M.Kn., and has been approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia based on Decree No. AHU-AH.01.03-0089086 dated March 24, 2025.

Based on the deed, the composition of PT KCI shares ownership is as follows:

- The Company owns 99.98% or 2,230,000 shares amounting to Rp2,230,000,000.
- Yayasan Pusaka owns 0.22% or 500 shares amounting to Rp500,000.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan (Lanjutan)	54. Events After the Reporting Date (Continued)
b. Pencairan Pinjaman dari China Development Bank Pada tanggal 16 Januari 2025, Perusahaan telah melakukan penarikan pinjaman dari China Development Bank berdasarkan perjanjian No. 3520202401100001645 Fasilitas A senilai Rp1.543.177.707 (setara dengan USD94.609.632) yang kemudian disalurkan sebagai Pinjaman Pemegang Saham kepada PSBI. c. Perpanjangan Jangka Waktu Pinjaman Kredit Modal Kerja dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Perusahaan telah menandatangani Perjanjian Perubahan atas Perjanjian Kredit Modal Kerja Line No. KL.705/11/23/KA-2025 dengan PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk pada tanggal 24 Februari 2025, yang menyetujui perpanjangan jangka waktu fasilitas pinjaman hingga 24 Februari 2026. d. Penerbitan Obligasi Berkelanjutan II Tahap II Tahun 2025 Pada tanggal 27 Maret 2025, Perusahaan telah menerbitkan Obligasi Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2025 dengan jumlah pokok sebesar Rp500.000.000 dan Sukuk Berkelanjutan II Kereta Api Indonesia Tahap II Tahun 2025 dengan sisa imbalan Ijarah sebesar Rp500.000.000 dan telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia pada tanggal 8 April 2025. e. Pencairan Pinjaman PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) Pada tanggal 17 Maret 2025, Perusahaan telah menandatangani perjanjian kredit pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) untuk proyek pengadaan 612 unit kereta <i>new generation</i> dengan jumlah fasilitas kredit Rp4.129.000.000 dan batas waktu penarikan fasilitas kredit 31 Desember 2027. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan, Perusahaan telah melakukan penarikan pinjaman sebesar Rp1.273.552.755.	b. Received Loan Disbursement from China Development Bank On January 16, 2025, the Company drew down a loan from China Development Bank under Agreement No. 3520202401100001645 Facility A, amounting to Rp1,543,177,707 (equivalent to USD94,609,632), which was subsequently disbursed as a Shareholder Loan to PSBI. c. Extension of Working Capital Loan Term with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk The Company entered into an Amendment Agreement to the Working Capital Loan Agreement Line No. KL.705/11/23/KA-2025 with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk on February 24, 2025, to extend the loan facility term until February 24, 2026. d. Issuance of Continuing Bonds II Phase II Year 2025 As of March 27, 2025, the Company issuance of Continuing Bonds II Kereta Api Indonesia Phase II Year 2025 with a principal amount of Rp500,000,000 and Continuing Sukuk II Kereta Api Indonesia Phase II Year 2025 with a remaining Ijarah benefit amount of Rp500,000,000 were listed on the Indonesia Stock Exchange on April 8, 2025. e. Received Loan Disbursement from PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk and PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) On March 17, 2025, the Company signed a loan agreement with PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk and PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) for the procurement project of 612 new generation train units, with a total credit facility of Rp4,129,000,000 and a credit drawdown period until December 31, 2027. As of the date of issuance of the financial statements, the Company has drawn down a total of Rp1,273,552,755.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan (Lanjutan)	54. Events After the Reporting Date (Continued)
f. Surat Menteri Keuangan Perihal Penetapan Cara Pembayaran Nilai Pekerjaan Pembangunan Prasarana LRT Jabodebek dan Penyelesaian Selisih Kekurangan Pembayaran Kegiatan IMO Tahun Anggaran 2023 Pada tanggal 9 Mei 2025 telah terbit Surat Menteri Keuangan Nomor S-321/MK.02/2025. Dalam surat tersebut menyampaikan hal-hal sebagai berikut : 1. Pembayaran atas penambahan nilai pekerjaan pada perjanjian pembangunan prasarana LRT Jabodebek yang dibangun oleh PT Adhi Karya (Persero) Tbk. sebesar Rp2.192.184.759. dilakukan Pemerintah melalui Perusahaan. sejalan dengan KMK 598/KMK.08/2017 tentang Penetapan Cara Pembayaran atas Pembangunan Prasarana Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Terintegrasi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi yang Dibangun oleh PT Adhi Karya (Persero) Tbk. Sampai dengan tanggal pelaporan belum diatur mengenai tata cara pembayaran atas penambahan nilai pekerjaan oleh Perusahaan. 2. Untuk kekurangan pembayaran IMO TA 2023 sebesar Rp2.687.370.134 (termasuk PPN). dipenuhi melalui DIPA Kementerian Perhubungan. (Catatan 52b). g. Pemeriksaan Pajak Tahun 2023 Berdasarkan Surat Pemberitahuan Hasil Pemeriksaan (SPHP) Pajak Tahun 2023 Nomor S-205RIKSIS/KPP.1904/2025 yang diterima pada tanggal 14 Mei 2025, Perusahaan diharuskan membayarkan Rp781.122.274 yang terdiri dari pokok dan denda Pajak Penghasilan Badan dan Pajak Pertambahan Nilai.	f. Letter from the Minister of Finance regarding the Determination of the Payment Mechanism for the Construction Work of the Jabodebek LRT Infrastructure and the Settlement of the Payment Shortfall for IMO Activities for Fiscal Year 2023 On May 9, 2025, the Minister of Finance issued Letter No. S-321/MK.02/2025, which outlines the following matters: 1. The payment for the additional work value under the agreement for the construction of the Jabodebek LRT infrastructure carried out by PT Adhi Karya (Persero) Tbk amounting to Rp2,192,184,759 shall be executed by the Government through the Company, in line with Ministry of Finance Decree No. 598/KMK.08/2017 concerning the Determination of the Payment Mechanism for the Construction of the Integrated Light Rail Transit (LRT) Infrastructure in the Jakarta, Bogor, Depok, and Bekasi areas by PT Adhi Karya (Persero) Tbk. As of the reporting date, the specific payment procedures for the additional work value by the Company have not yet been regulated. 2. The payment shortfall for IMO activities for Fiscal Year 2023 amounting to Rp2,687,370,134 (including VAT) will be covered through the DIPA of the Ministry of Transportation (Note 52b). g. 2023's Tax Assessment Based on the Tax Audit Notification Letter (SPHP) for the 2023 Fiscal Year No. S-205RIKSIS/KPP.1904/2025, received on May 14, 2025, the Company is required to pay Rp781,122,274, comprising principal and penalties for Corporate Income Tax and Value Added Tax.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

**54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan
(Lanjutan)**

Salah satu komponen signifikan dari pemeriksaan tersebut adalah dampak pajak atas penyerapan kerugian entitas asosiasi PSBI terkait Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung yang merupakan biaya tidak dapat dikreditkan secara perpajakan, atas hal tersebut untuk memperkuat keuangan Perusahaan dalam menjalankan penugasan proyek strategis nasional, Perusahaan meminta dukungan Kementerian BUMN menyampaikan kepada Menteri Keuangan/Direktorat Jenderal Pajak untuk mempertimbangkan kebijakan khusus atas Proyek Strategis Nasional tersebut melalui surat nomor KF.303/V/27/KA-2025 Tanggal 18 Mei 2025 tentang Permohonan Dukungan Penguatan Keuangan Sehubungan dengan Proyek Strategis Nasional, Perusahaan juga telah mengajukan proses lebih lanjut atas SPHP tersebut. Atas dasar prinsip kehati-hatian, Perusahaan telah mencadangkan nilai kurang bayar dan menerapkan metode koreksi sesuai dengan SPHP pada Laporan Keuangan 31 Desember 2024.

Sampai dengan tanggal Pelaporan Perusahaan belum menerima Surat Ketetapan Pajak atas SPHP.

h. Pengalihan Saham Kepada PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)

Pada tanggal 20 Maret 2025 telah terbit Akta Perusahaan No. 15 dibuat oleh Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan dan telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.03-0086558 yang menetapkan perubahan jenis saham pada Perseroan yang semula tanpa seri menjadi Seri A Dwiwarna dan Saham Seri B, Saham Seri A Dwiwarna dan Seri B dimiliki dan ditempatkan serta disetorkan penuh seluruhnya oleh Negara Republik Indonesia.

**54. Events After the Reporting Date
(Continued)**

One of the significant components of the audit findings is the tax impact arising from the absorption of losses from the associate entity PSBI related to the Jakarta-Bandung High-Speed Railway Project, which constitutes a non-deductible expense for tax purposes. To strengthen the Company's financial position in executing the national strategic project mandate, the Company has requested support from the Ministry of State-Owned Enterprises to convey to the Minister of Finance/Directorate General of Taxes the need to consider a special policy for this National Strategic Project through letter No. KF.303/V/27/KA-2025 dated May 18, 2025, regarding the Request for Financial Strengthening Support in Relation to the National Strategic Project. The Company has also initiated further procedures regarding the SPHP. Based on the prudence principle, the Company has recognized a provision for the underpayment and applied the correction method in accordance with the SPHP in the Financial Statements as of December 31, 2024.

As of the reporting date, the Company has not yet received a Tax Assessment Letter related to the SPHP

h. Transfer of Shares to PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)

On March 20, 2025, Deed of Company No. 15 was issued, drawn up by Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notary in South Jakarta, and approved by the Ministry of Law and Human Rights through Decree No. AHU-AH.01.03-0086558, which stipulates the change in the classification of shares of the Company, from previously non-classified shares into Series A Dwiwarna shares and Series B shares. Both Series A Dwiwarna and Series B shares are wholly owned, subscribed, and fully paid by the Government of the Republic of Indonesia.

**PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAN ENTITAS ANAK
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASIAN (Lanjutan)**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir Pada
Tanggal 31 Desember 2024 dan 2023
(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, 2024 and 2023
(In Thousand of Rupiah, Unless Otherwise Stated)

54. Peristiwa Setelah Tanggal Pelaporan (Lanjutan)	54. Events After the Reporting Date (Continued)
Pada tanggal 16 April 2025 telah terbit Akta Perusahaan No. 09 dibuat oleh Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan dan telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.09-0191578 perihal persetujuan perubahan pengalihan saham seri B Perseroan yang semula milik Negara Republik Indonesia dialihkan kepada PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) Sebanyak 24.368.742 lembar saham atau senilai Rp24.368.742.000 dengan masing-masing saham bernilai Rp1.000. Pada tanggal 16 April 2025 telah terbit Akta Perusahaan No.10 dibuat oleh Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notaris di Jakarta Selatan dan telah mendapat persetujuan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan Surat Keputusan No. AHU-AH.01.03-0108712 tanggal 22 April 2025 perihal perubahan anggaran dasar Perseroan. Modal dasar Perusahaan sebesar Rp24.368.743.000 terbagi atas 24.368.743 saham dengan nilai nominal Rp1.000 per saham dengan komposisi sebagai berikut: - Negara Republik Indonesia memiliki 1 lembar saham Seri A Dwiwarna dengan nilai sebesar Rp1.000. - PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) memiliki 24.368.742 lembar saham Seri B dengan nilai sebesar Rp24.368.742.000. Informasi tambahan berikut yang disajikan dibawah ini merupakan informasi yang disyaratkan oleh regulasi yang berlaku dan bukan/tidak merupakan informasi yang dipersyaratkan oleh Standar Akuntansi Indonesia.	On April 16, 2025, Deed No. 09 was issued, drawn up by Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notary in South Jakarta, and has been approved by the Ministry of Law and Human Rights through Decree No. AHU-AH.01.09-0191578 regarding the approval of the amendment on the transfer of the Company's Series B shares, originally owned by the Government of the Republic of Indonesia, to PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero), totaling 24,368,742 shares or amounting to Rp24,368,742,000, with each share having a nominal value of Rp1,000. On April 16, 2025, Deed No. 10 was issued, drawn up by Nanda Fauz, S.H., M.Kn., Notary in South Jakarta, and was approved by the Ministry of Law and Human Rights through Decree No. AHU-AH.01.03-0108712 dated April 22, 2025, concerning the amendment to the Company's Articles of Association. The Company's authorized capital amounts to Rp24,368,743,000, divided into 24,368,743 shares with a nominal value of Rp1,000 per share, with the following composition: - The Government of the Republic of Indonesia holds 1 Series A Dwiwarna share with a nominal value of Rp1,000. - PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) holds 24,368,742 Series B shares with a total nominal value of Rp24,368,742,000. The following additional information presented below is information required by applicable regulations and is not information required by Indonesian Accounting Standards.

55. Informasi Keuangan Tambahan

Kontribusi Pajak

Informasi keuangan tambahan menyajikan informasi terkait kontribusi Perusahaan dan Entitas Anak kepada Pemerintah Indonesia sesuai dengan Surat Edaran Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No. S-32/DKU.MBU/08/2024 (tidak diaudit), dengan rincian sebagai berikut:

	2024	2023
Perusahaan		
Pajak Pusat		
Pajak Penghasilan	1.197.929.134	861.048.687
Pajak Pertambahan Nilai	2.607.107.467	2.604.328.921
Sub jumlah	3.805.036.601	3.465.377.608
Pajak Daerah		
Pajak Bumi Bangunan	102.090.428	87.764.353
Penerimaan Negara Bukan Pajak	1.069.866.121	1.077.439.849
Jumlah	4.976.993.151	4.630.581.810
Entitas Anak		
Pajak Pusat		
Pajak Penghasilan	335.015.742	341.660.965
Pajak Pertambahan Nilai	438.427.365	457.002.611
Subjumlah	773.443.107	798.663.576
Pajak Daerah		
Pajak Bumi Bangunan	408.620	392.210
Pajak Restoran	5.279.225	9.601.940
Pajak Hotel	498.023	483.285
Pajak Lainnya	34.608.328	45.650.695
Sub jumlah	40.794.196	56.128.130
Penerimaan Negara Bukan Pajak	263.116.078	177.631.861
Jumlah	1.077.353.382	1.032.423.567
Jumlah Kontribusi Pajak	6.054.346.532	5.663.005.377

Tax Contribution

The supplementary financial information presents information related to the Company's and Subsidiaries contribution to the Government of Indonesia as required by the Circular Letter of Ministry of State-owned Enterprises of The Republic of Indonesia No. S-32/DKU.MU/08/2024 (unaudited), details as follows:

The Company
Central Governance Tax
Income Tax
Value Added Tax
Sub total
Local Tax
Land and Building Tax
Non-tax Revenue
Total
Subsidiaries
Central Governance Tax
Income Tax
Value Added Tax
Subtotal
Local Tax
Land and Building Tax
Restaurant Tax
Hotel Tax
Other Tax
Sub total
Non-tax Revenue
Total
Total Tax Contribution

56. 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 2025.

56. 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, 2025.



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

2024

Laporan Tahunan dan Keberlanjutan
Annual and Sustainability Report



PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1
Bandung 40117

PO Box 1163 Bandung 40000

 022-4230031, 4230039, 4230054

 022-4203342 ext. 10039

 dokument@kai.id

 www.kai.id



Memperkuat Layanan dan Menjamin Keselamatan untuk Wujudkan Keberlanjutan
Empowering Services and Ensuring Safety to Cultivate Sustainability

Laporan Tahunan dan Keberlanjutan
Annual and Sustainability Report **2024**