



LAPORAN
KUNJUNGAN KERJA SPESIFIK KOMISI VI DPR-RI
KE PT KERETA API INDONESIA (PERSERO), BANDUNG PROVINSI
JAWA BARAT

PADA MASA PERSIDANGAN III TAHUN SIDANG 2022-2023
TANGGAL 2 – 4 FEBRUARI 2023

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
2023



LAPORAN
KUNJUNGAN KERJA SPESIFIK KOMISI VI DPR-RI
KE PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DI BANDUNG PROVINSI JAWA BARAT
PADA MASA PERSIDANGAN III TAHUN SIDANG 2022-2023
TANGGAL 2 – 4 FEBRUARI 2023

I. PENDAHULUAN

A. Dasar Kunjungan Kerja

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (MD3), yang telah dilakukan perubahan terakhir melalui Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2019, dalam melaksanakan tugas di bidang legislasi, anggaran, dan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), DPR RI dapat mengadakan kunjungan kerja sesuai bidangnya.

Komisi VI DPR RI yang membidangi BUMN, Koperasi dan UKM, Perdagangan dan Investasi telah melakukan Kunjungan Kerja Spesifik (Kunspek) pada Masa Persidangan III Tahun Sidang 2022 – 2023 ke PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disebut PT KAI di Bandung Provinsi Jawa Barat dalam rangka menjalankan fungsi pengawasan DPR terkait kinerja operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggal 2 – 4 Februari 2023.

Kunjungan Spesifik ini dinilai penting mengingat pada 6 Oktober 2021, Presiden Joko Widodo menerbitkan Perpres No.93/2021 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta Dan

Bandung, yang merupakan perubahan atas Perpres No.107/2015, tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta Bandung menunjuk PT KAI menjadi pemimpin konsorsium BUMN yang menggarap proyek KCJB. PT KAI memimpin perusahaan patungan lain seperti PT Wijaya Karya, PT Jasa Marga, hingga PT Perkebunan Nusantara VIII.

Prospek kedepan integrasi transportasi modern dari Proyek KCJB ini jika mampu diwujudkan akan sangat baik. KCJB akan mengintegrasikan transportasi modern berjarak 140,9 km, menghubungkan empat stasiun: Halim (Jakarta, Karawang, Walini dan Tegal Luar (Bandung). Di setiap stasiun. Rencananya, akan dibangun *Transit Oriented Development* (TOD) untuk mendorong lahirnya sentra ekonomi baru di koridor Jakarta-Bandung. Setiap kereta mampu mengangkut 583 orang sekali jalan. Kecepatannya bisa 350 km/jam. Dengan kereta cepat ini, rencananya Bandung Jakarta akan ditempuh dalam 35 menit, dan harga tiketnya sekitar Rp225.000.

Kunspek Komisi VI DPR RI juga bertujuan untuk melihat langsung Eksistensi dan keberadaan PT KAI sebagai perusahaan pelaksana proyek KCJB setelah pada 24 Februari 2021 mendapatkan PMN TA 2022 untuk mendanai penugasan proyek strategis dan restrukturisasi. Usulan ini disetujui setelah Menteri BUMN mengirimkan surat kepada Menteri Keuangan terkait Permohonan usulan PMN untuk PT KAI sebagai salah satu BUMN yang mendapatkan PMN sebesar Rp.10 Triliun. Usulan PMN ini, kemudian dikoreksi menjadi Rp.4,1 Triliun.

Salah satu alasan usulan PMN PT KAI TA 2022 ini digunakan untuk menutup pembengkakan biaya atau PT KAI menyebut dengan istilah *Cost Overrun* pada Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB). Setelah mengalami beberapa perkembangan dalam proyek tersebut, pada Rabu 23 November 2022, Komisi VI DPR RI menyetujui tambahan Penyertaan Modal Negara (PMN) Tahun 2022 kepada PT KAI (Persero) sebesar Rp. 3,2 T yang berasal dari cadangan investasi APBN Tahun 2022 dalam rangka pemenuhan permodalan porsi Indonesia atas *Cost Overrun* proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB).

Usulan tersebut disetujui mengingat PT KAI (Persero) telah menyelesaikan audit Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) serta Komite Proyek KCJB atas *Cost Overrun* Proyek KCJB sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung. Namun diharapkan, PMN tersebut merupakan PMN yang terakhir untuk proyek KCJB.

Menurut Presiden Jokowi (21/1/2016), Kereta Cepat Jakarta – Bandung merupakan upaya meningkatkan kecepatan mengantar orang dan barang sebagai faktor penentu kompetisi atau daya saing. Transportasi masal atau Mass Rapid Transportation, LRT dan kereta cepat, harus didahulukan. Nantinya, terintegrasi dengan jenis-jenis transportasi masal yang dirancang untuk menunjang satu sama lain oleh LRT di Jakarta dan Bandung Raya, begitu pula MRT di Jakarta.

Untuk itu, Dalam Kunspek Komisi VI DPR RI yang membidangi Koperasi dan UKM, Perdagangan, BUMN, dan Investasi tanggal 2 – 4 Februari 2023, telah melaksanakan Kunjungan Kerja (Kunker) Spesifik guna melihat secara langsung pengawasan terkait kinerja operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero). Selain itu, Komisi VI DPR secara khusus dapat mendengar sejauh mana progress pembangunan LRT Jabodebek, yang berdasarkan laporan PT KAI, progres fisik konstruksi proyek telah mencapai 89,11%.

Perlu disampaikan bahwa Kunker Spesifik ini dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (MD3), yang telah dilakukan perubahan terakhir melalui Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2019, dalam melaksanakan tugas di bidang legislasi, anggaran, dan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), dimana DPR RI dapat mengadakan kunjungan kerja sesuai bidangnya.

B. Objek Kunjungan Kerja.

Terkait dengan tujuan serta ruang lingkup Kunjungan Kerja (Kunker) Spesifik Komisi VI DPR RI pada tanggal 2 – 4 Februari 2023 adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Bandung Jawa Barat.

C. Maksud dan Tujuan Kunjungan Kerja

Secara umum kunjungan kerja Spesifik Komisi VI DPR RI bertujuan untuk pengawasan terkait kinerja operasional PT Kereta Api Indonesia (Persero). Secara khusus, Komisi VI DPR RI ingin mendapatkan gambaran dan penjelasan dari PT KAI keberlangsungan dan kelanjutan proyek Kereta api Cepat Jakarta – Bandung dan proyek *Light Rapid Transit* (LRT).

Selain itu, Komisi VI DPR dapat melihat langsung progress pelaksanaan proyek Kereta Api Cepat Jakarta – Bandung dan *Light Rapid Transit* (LRT) serta sejauhmana penugasan kepada PT KAI berdampak pada kinerja perusahaan dalam mewujudkan visi dan misinya antara lain menyediakan sistim transportasi yang aman, efisien berbasis digital untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

D. Agenda Kunjungan Kerja

Komisi VI DPR RI yang membidangi Koperasi dan UKM, Perdagangan, BUMN, dan Investasi telah melakukan tatap muka dengan berbagai pihak dalam kunjungan ke PT Kereta Api Indonesia (Persero), di Bandung, Provinsi Jawa Barat pada tanggal 2 sd. 4 Februari 2023.

E. Anggota Tim Kunjungan Kerja

Anggota Tim dalam pelaksanaan kegiatan Kunker Spesifik Komisi VI DPR RI ke Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat sebagai berikut:

NO	NO. ANGG	N A M A	KETERANGAN
1.	A-33	FAISOL RIZA, S.S.	PIMP. / F-PKB
2.	A-189	ARIA BIMA	PIMP. / F-PDIP

3.	A-318	M. SARMUJI, S.E., M.Si.	PIMP. / F-PGOLKAR
4.	A-161	Prof. (Assc) Dr. DARMADI DURIANTO, S.E., M.B.A.	F.PDIP
5.	A-229	ST. ANANTA WAHANA, S.H., M.H.	F.PDIP
6.	A-158	SONDANG TIAR DEBORA TAMPUBOLON	F.PDIP
7.	A-208	dr. H. MUFTI A.N ANAM	F.PDIP
8.	A-199	Dr. Ir. HARRIS TURINO, S.H., M.Si., M.M.	F.PDIP
9.	A-311	DONI AKBAR, S.E., M.M.	F.PG
10.	A-128	Dr. SUPRATMAN ANDI AGTAS, S.H., M.H.	F.GERINDRA
11.	A-131	Ir. H. LA TINRO LA TUNRUNG	F.GERINDRA
12.	A-115	KHILMI	F.GERINDRA
13.	A-96	MULAN JAMEELA	F.GERINDRA
14.	A-374	H. SUBARDI, S.H., M.H.	F.NASDEM
15.	A-36	Ir. H. M. NASIM KHAN	F.PKB
16.	A-40	H. ALI AHMAD	F.PKB
17.	A-362	Drs. H. NYAT KADIR	F.NASDEM
18.	A-361	ZURISTYO FIRMA DATA, S.E., M.M.	F.NASDEM
19.	A-544	Dr. Ir. E. HERMAN KHAERON, M.Si.	F.PD
20.	A-523	MUSLIM, S.HI., M.M.	F.PD
21.	A-536	Hj. MELANI LEIMENA SUHARLI	F.PD
22.	A-554	Dr. EDHIE BASKORO YUDHOYONO, B.Comm., M.Sc.	F.PD
23.	A-409	RAFLI	F.PKS
24.	A-493	EKO HENDRO PURNOMO, S. Sos.	F.PAN
25.	A-463	ELLY RACHMAT YASIN	F.PPP

II. HASIL KUNJUNGAN KERJA SPESIFIK

Komisi VI DPR RI mengadakan Kunjungan Kerja Spesifik ke PT Kereta Api Indonesia, dalam rangka mengetahui secara langsung pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) dan *Light Rapid Transit* (LRT) Jakarta Bogor Depok Bekasi (LRT Jabodebek) yang diharapkan dapat menjadi terobosan dalam mewujudkan integrasi transportasi modern dengan mengintegrasikan transportasi modern berjarak 140,9 km, menghubungkan empat stasiun: Halim (Jakarta), Karawang, Walini dan Tegal Luar (Bandung). Di setiap stasiun.

Dalam Kunspek Komisi VI DPR RI ini terungkap bahwa keterlibatan PT KAI dalam proyek KCJB dan LRT Jabodebek ini merupakan hal yang pertama menjadi perusahaan berinvestasi pada pembangunan infrastruktur perkeretaapian. Walaupun demikian, diharapkan PT KAI tetap mampu menunjukkan kinerja yang baik sehingga kedepan PT KAI dapat mampu dilibatkan

dalam mendukung proyek infrastruktur di daerah lain terutama yang berkaitan dengan aset yang dimiliki KAI.

Proyek KCJB adalah proyek yang dikelola oleh PT KCIC yang merupakan perusahaan patungan antara PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan Beijing Yawan, dengan proporsi kepemilikan saham masing-masing 60% dan 40%. Adapun PT PSBI merupakan konsorsium dari 4 BUMN yang terdiri dari PT Wijaya Karya, KAI, PTPN VIII, dan Jasa Marga.

Dari penjelasan PT KAI pada saat kunjungan kerja spesifik ini dilakukan, beberapa hal terkait kinerja perusahaan dapat terungkap seperti yang tersebut di bawah ini:

1. Ketika PT KAI ditanya bagaimana prospek kedepan integritas transportasi modern dari KCJB, apakah ekosistem pendukung dari proyek tersebut sudah terbangun? dipaparkan sebagai berikut:
 - a. PT KCIC sebagai penanggung jawab pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) yang akan membangun *Transit Oriented Development* (TOD) yang dirancang untuk mendorong lahirnya sentra ekonomi baru di koridor Jakarta-Bandung.
 - b. Untuk tahap awal akan dibangun Stasiun Halim sebagai bagian dari *Transit Oriented Development* (TOD). Diharapkan dari rencana tersebut dapat menjadikan kawasan Halim di Jakarta sebagai titik berkumpulnya masyarakat untuk berkegiatan maupun sekadar berpindah moda transportasi.
 - c. Kawasan Halim di Jakarta Timur didisain untuk benar-benar menjadi tempat berkumpul dari *intermode transportation system* mulai dari LRT dan KCJB dan moda transportasi penghubung lainnya.
 - d. Kawasan seluas 2,6 hektar di Halim tersebut nantinya tak hanya sebagai titik henti kereta cepat, namun akan didukung oleh perkantoran, apartemen hingga rumah sakit.
 - e. Stasiun Halim juga menghubungkan para penumpang dengan moda transportasi *Light Rapid Transit* Jakarta Bogor Depok Bekasi (LRT Jabodebek) serta moda transportasi penghubung lainnya.
 - f. Stasiun kereta api yang dibangun dirancang kekinian dan terbesar jika

dibandingkan dengan stasiun yang ada dilengkapi fasilitas perkantoran dan MICE serta rumah sakit, hotel hingga apartemen.

- g. Stasiun Halim berdiri di atas lahan milik TNI AU yang disewa oleh PT KCIC selama 50 tahun. Penyewaan lahan ini kemudian disetorkan ke kas negara. PT KCIC adalah perusahaan gabungan antara konsorsium dari 4 BUMN yang terdiri dari PT Wijaya Karya, KAI, PTPN VIII dan Jasa Marga melalui bendera PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PT PSBI) dengan perusahaan asal Tiongkok Beijing Yawan.
- h. Pembangunan Kawasan Halim di Jakarta Timur itu harus senantiasa memperhatikan kecepatan dan ketepatan serta prioritas dalam pengerjaan infrastruktur KCJB maupun sarana pendukungnya. Peristiwa anjloknya kereta KCJB saat uji coba yang menimbulkan korban jiwa teknis diharapkan tidak terulang.

- 2. Ketika ditanya bagaimana kinerja perusahaan PT KAI dan anak usaha 3 tahun terakhir, apakah penugasan pemerintah dalam proyek KCJB berdampak pada kinerja perusahaan baik keuangan maupun operasional PT KAI,

Terungkap dalam pendalaman Tim Kunspek Komisi VI DPR RI dengan jajaran Direksi PT KAI dan 2 anak usahanya yang terlibat proyek ini yaitu PT KCJB dan PT LRT bahwa pembiayaan yang dilakukan kepada dua mega proyek tersebut berdampak pada kondisi kesehatan finansial perusahaan, terlebih setelah terpukul pandemi pada 2020 lalu. Namun demikian, Pemerintah telah memberikan suntikan modal melalui PMN sebesar Rp3,2 triliun kepada KAI yang akan digunakan untuk menekan pembengkakan biaya (*cost over run*) pada proyek ini.

Tim Kunspek Komisi VI DPR RI mengharapkan investasi nanti mampu dikembalikan oleh PT KAI dan perlu ada evaluasi dan audit terlebih dahulu atas kinerja dan progress pembangunan proyek ini. Jika *business model* ini dinilai berhasil maka akan dilanjutkan di beberapa infrastruktur di daerah-daerah lain

terutama untuk mengelola dan *leverage* aset asset PT KAI agar bisa menjadi *resources* serta dapat memperkuat keuangannya untuk investasi. Namun, jika pola ini menjadi beban, maka akan dikembalikan ke pola lama yaitu sebagai operator perkereta-apian.

PT KAI mengharapkan dapat meningkatkan pendapatan dari pengelolaan *Transit Oriented Development* (TOD). Namun prasyarat dalam pembangunan TOD adalah, diperlukan sinergitas baik antar BUMN maupun perusahaan swasta. Sinergitas tersebut tidak hanya moda transportasinya yang terintegrasi namun juga bisnis-bisnis yang ada di baliknya termasuk pengelolaan retail, security hingga *property management*. Diungkapkan bahwa TOD Halim telah dilirik oleh beberapa investor. Adapun rencananya selain Halim, PT KCIC akan membangun tiga TOD lainnya di sekitar stasiun pemberhentian KCJB.

3. Ketika ditanya Komisi VI DPR RI bahwa, Pemerintah menyampaikan kondisi ekonomi kedepan diperkirakan akan menghadapi resesi, Bagaimana Langkah mitigasi PT KAI menghadapi skenario terburuk untuk konsolidasi keuangan mengingat adanya penyesuaian belanja negara yang sedang sulit di tengah proses pemulihan ekonomi.

Terungkap dalam pendalaman bahwa dalam kondisi seperti ini, Dua proyek besar PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) yaitu proyek, Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) dan *Light Rapid Transit* (LRT) Jabodebek, diyakini tetap akan terkoneksi dan beroperasi sesuai waktu yang ditargetkan, yakni Juni 2023. Terlebih, DPR RI telah menyetujui Penyertaan Modal Negara (PMN) sebesar Rp3,2 Triliun dari APBN 2022 awal Januari lalu.

PMN yang telah diberikan kepada PT KAI sebesar Rp 3,2 triliun itu, khususnya untuk Kereta Api Cepat dan LRT diharapkan semua rencana akan berjalan sesuai dengan target. Khusus mengenai LRT Jabodebek, dari paparan yang disampaikan, dua moda transportasi ini akan diintegrasikan untuk menunjang mobilitas warga ibukota sekaligus meningkatkan konektivitas antar daerah. Diungkapkan oleh PT KAI bahwa secara finansial, kondisi perusahaan cukup aman dalam menangani dua proyek ini, sehingga sangat memungkinkan untuk

dapat merealisasikan target yang telah ditetapkan.

Adapun kendala dalam proyek pembangunan LRT Jabodebek adalah terjadi keterlambatan pembebasan lahan, khususnya untuk Depo LRT di Bekasi Timur. Namun berdasarkan progres fisik maka konstruksi proyek telah mencapai 89,11 %. Akibat kendala tersebut yang awalnya proyek LRT Jabodebek diestimasi dapat beroperasi pada Juli 2019 namun sampai hari ini (2/2/23) LRT tersebut masih belum bisa beroperasi.

Namun demikian, PT KAI menyatakan tekad menyelesaikan pembangunan operasional KCJB dan LRT dan hal itu dituangkan ke dalam target kerja PT KAI. Hal ini penting mengingat pemerintah menginginkan pekerjaan proyek KCJB dan LRT harus diselesaikan sebelum berakhirnya periode pemerintahan Presiden Joko Widodo pada Oktober 2024 mendatang.

4. Hal lain yang disampaikan oleh PT KAI dalam Kunspek Komisi VI DPR RI adalah sebagai berikut:



- 1 | Profil Perusahaan
- 2 | Kinerja Keuangan
- 3 | Kontribusi Kepada Penerimaan Negara
- 4 | *Overview* Proyek
 - a | Proyek LRT Jabodebek
 - b | Proyek KCJB
- 5 | Progress Penyerapan Dana PMN TA 2021 & 2022



1

Profil Perusahaan

Kunjungan Spesifik Komisi VI DPR RI

■ Profil Perusahaan



PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api serta jasa terkait lainnya di Indonesia.



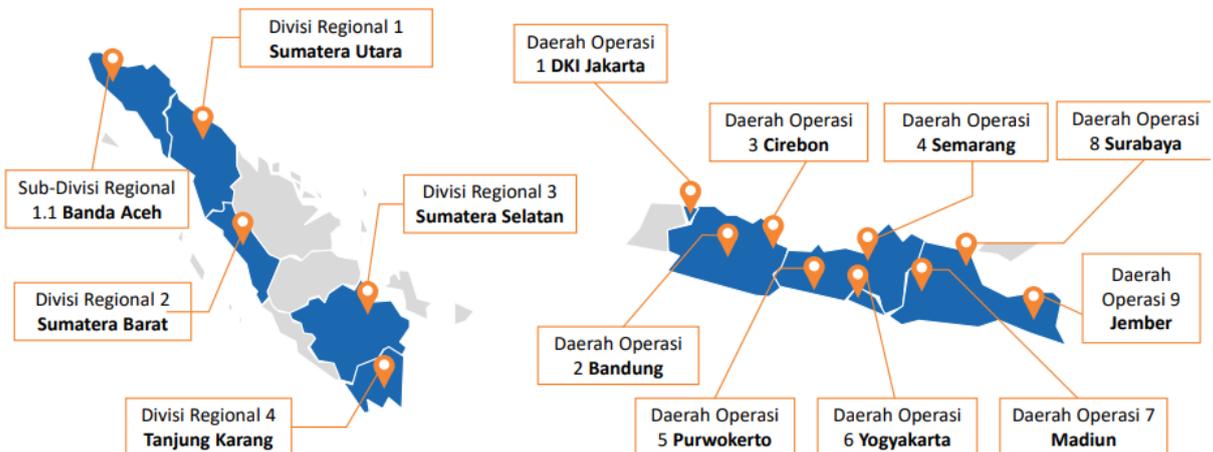
"Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia"



1. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
2. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.
3. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.



■ Wilayah Operasional

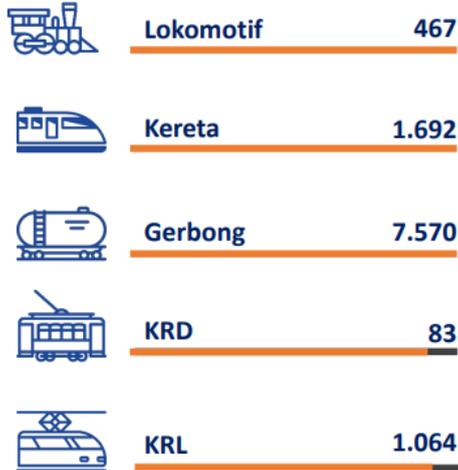


Sarana & Prasarana



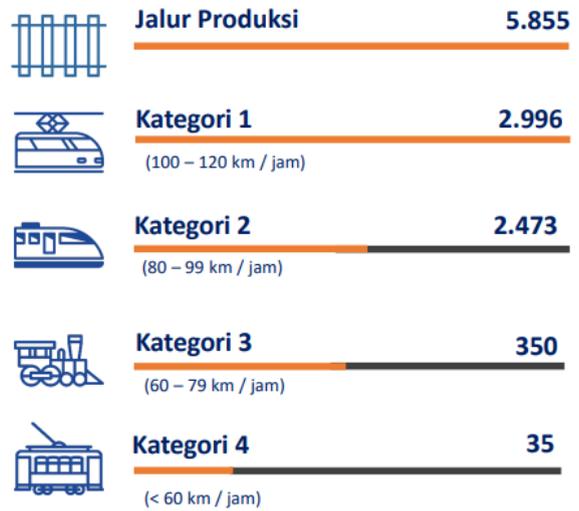
Sarana

Siap Operasi

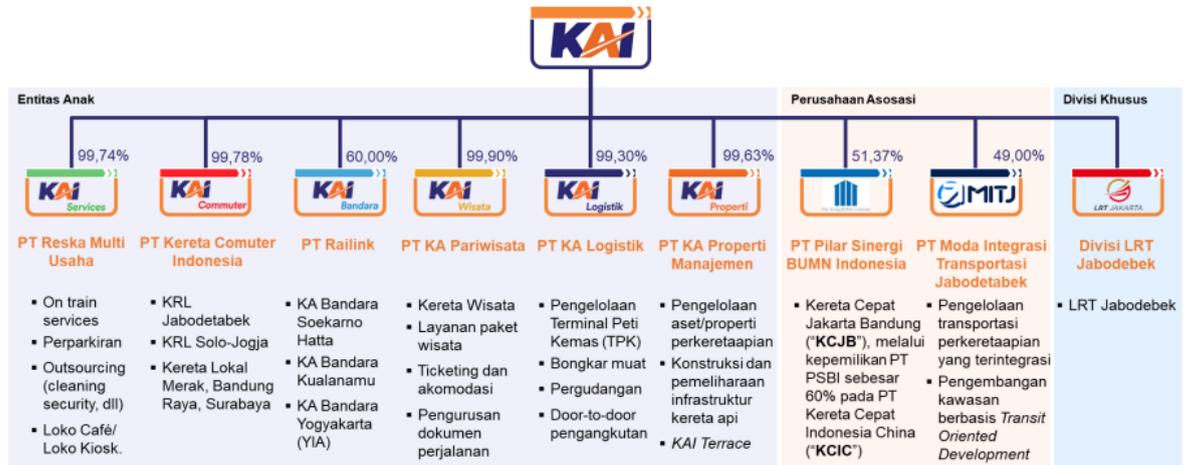


Prasarana

Dalam kilometer



Gambaran Grup KAI



2

Kinerja Keuangan

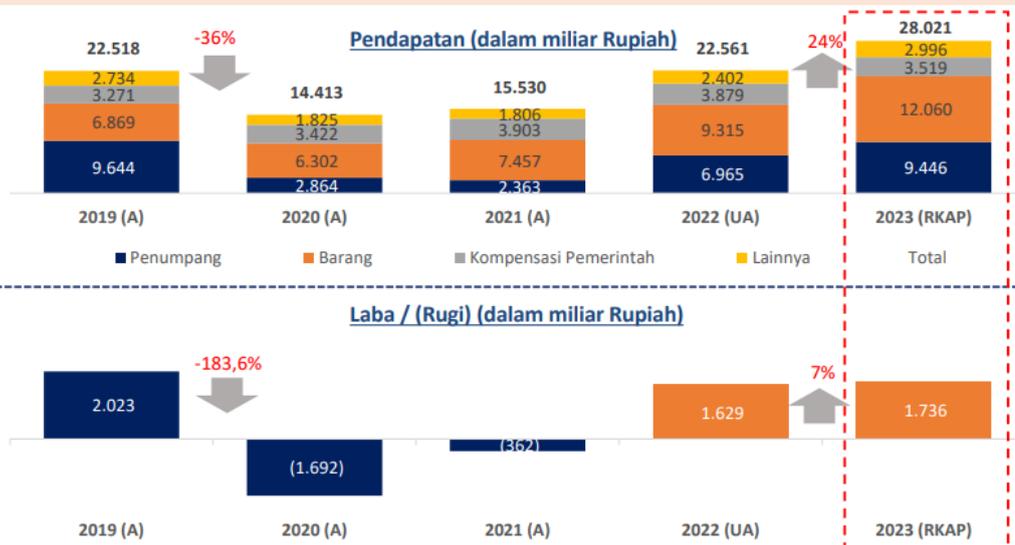
Kunjungan Spesifik Komisi VI DPR RI



■ Kinerja Pendapatan dan Laba (Rugi)



Penurunan pendapatan penumpang sebesar 70% atau ekuivalen sebesar Rp 6,8 triliun ditahun 2020 akibat dampak pandemi Covid-19 berdampak pada penurunan kinerja profitabilitas KAI dimana ditahun 2020 mencatatkan rugi bersih sebesar Rp 1,7 triliun. Kinerja angkutan penumpang yang telah menunjukkan *recovery* dan kinerja angkutan barang yang stabil di tahun 2022 berdampak positif pada kinerja profitabilitas KAI, dimana s.d. 31 Des 2022 (*unaudited*) KAI telah membukukan profit sebesar Rp 1,6 triliun

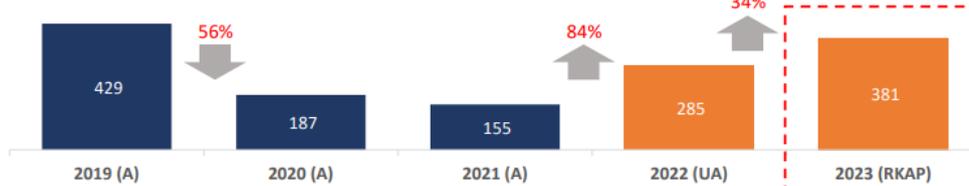


Kinerja Volume dan Pendapatan Angkutan Penumpang



- Pada tahun 2020 KAI mengalami penurunan volume penumpang sebesar **56,5%** dan pendapatan penumpang sebesar **70,3%** (ekuivalen Rp 6,8 triliun) dibanding dengan tahun 2019, akibat pandemi Covid 19.
- Meredanya dampak pandemi, tingkat vaksinasi yang semakin membaik, dan relaksasi persyaratan perjalanan di awal tahun 2022 berdampak positif pada kinerja KAI. Volume penumpang tahun 2022 naik **84%** dibandingkan dengan tahun 2021.
- Pencapaian pendapatan penumpang lebih tinggi jika dibandingkan dengan pencapaian volume penumpang, hal ini dikarenakan pada awal tahun hingga pertengahan, okupansi kereta jarak jauh saat sudah mencapai 100% dengan kontribusi pendapatan penumpang secara total paling besar, sedangkan untuk kereta komuter (khususnya wilayah Jabodetabek) masih diberlakukan pembatasan okupansi.

Volume Angkutan Penumpang (dalam juta orang)



Pendapatan Angkutan Penumpang (dalam miliar rupiah)



Kinerja Volume dan Pendapatan Angkutan Barang



Penurunan volume dan pendapatan angkutan barang pada tahun 2020 dikarenakan adanya permohonan penyesuaian volume dari mitra akibat dari penyesuaian pola operasi atas dampak Pandemi Covid-19 yang tidak berdampak terlalu signifikan terhadap kinerja PT KAI dimana 80%-85% dari pendapatan angkutan barang dikontribusi dari angkutan batubara, khususnya di Sumbagsel.

Volume Angkutan Barang (dalam juta ton)



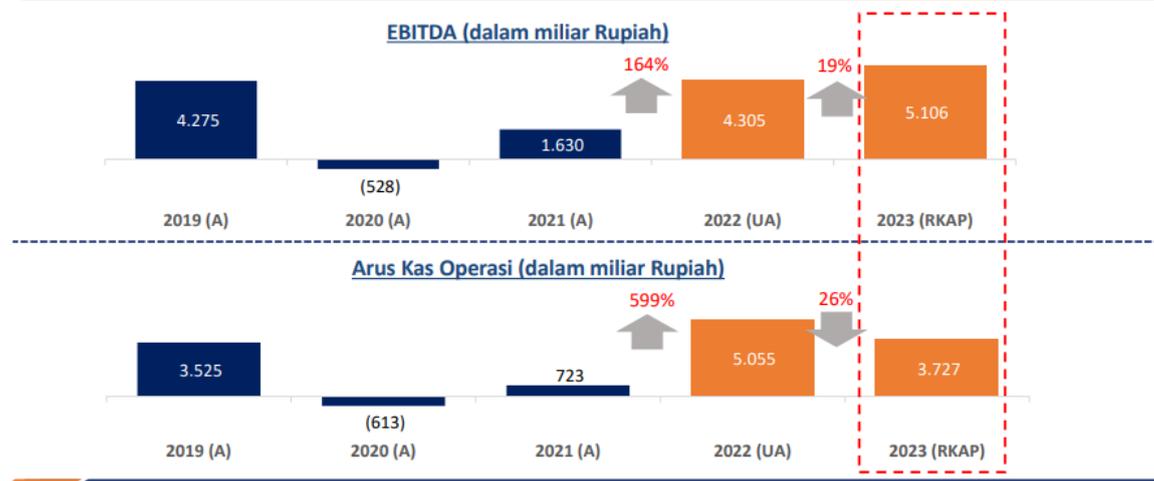
Pendapatan Angkutan Barang (dalam miliar rupiah)



Kinerja EBITDA dan Arus Kas



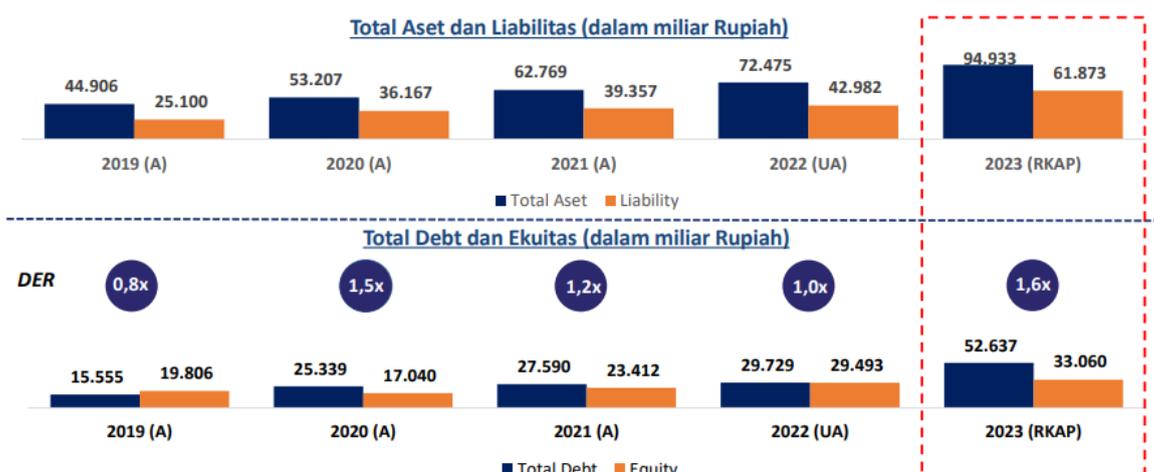
- Pertumbuhan kinerja angkutan barang yang positif, kinerja angkutan penumpang yang sudah mulai *recovery* serta usaha efisiensi yang dilakukan oleh KAI mampu mencatatkan EBITDA positif mencapai Rp 5,05 triliun pada Desember 2022 (*unaudited*).
- Arus kas operasi s.d. Desember 2022 (*unaudited*) mengalami peningkatan sebesar 599% jika dibandingkan dengan periode sebelumnya. Hal tersebut disebabkan oleh peningkatan kinerja operasional perusahaan atas dampak dari pemulihan pandemi Covid-19 serta adanya realisasi pembayaran dari PSO. Selain itu, pada tahun 2022 juga terdapat saldo PMN untuk Pemenuhan *Cost Overrun* porsi Indonesia untuk Proyek KCJB yang belum disalurkan.



Kinerja Aset & Liabilitas



- Total Aset dan Total Debt dari tahun 2020 s.d. tahun 2022 mengalami peningkatan sejalan dengan penugasan yang diterima KAI dalam beberapa tahun terakhir, seperti LRT Jabodebek, KA Bandara Soetta, dan Proyek KCJB, disamping pertumbuhan organik khususnya pengembangan angkutan batubara di Sumbagsel.
- Tambahan PMN sebesar Rp 6,9 triliun yang diterima oleh KAI pada 31 Desember 2021 untuk memenuhi *base equity* Proyek KCJB dan *cost overrun* Proyek LRT Jabodebek serta Tambahan PMN Rp 3,2 triliun pada tahun 2022 untuk pemenuhan *cost overrun* proyek KCJB, berkontribusi pada penambahan ekuitas KAI dan penurunan rasio *Debt-to-Equity Ratio* (DER) di tahun 2021 menjadi 1,2x dan di tahun 2022 menjadi 1,0x dibandingkan dengan tahun 2020 yang mencapai 1,5x.



3

Kontribusi Kepada Penerimaan Negara

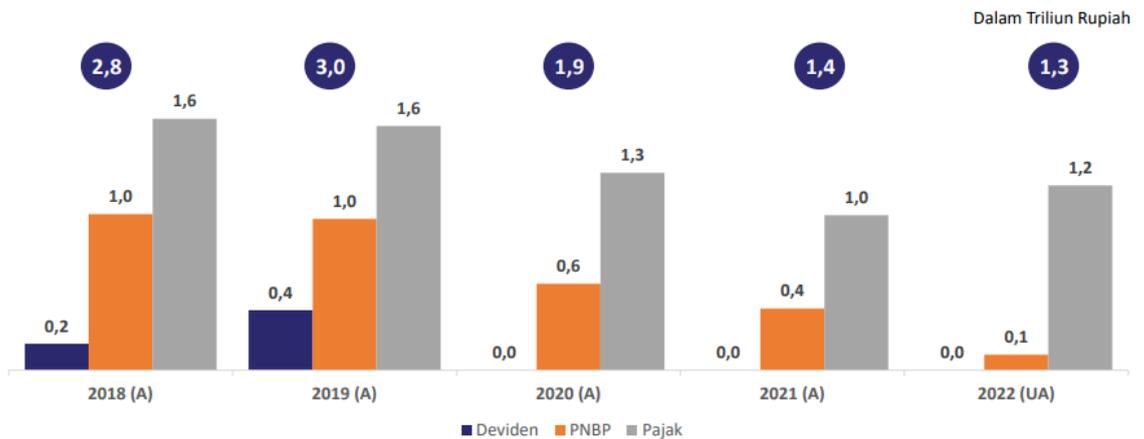
Kunjungan Spesifik Komisi VI DPR RI



■ Kontribusi Terhadap Penerimaan Negara (KAI Keseluruhan)



- KAI sebagai perusahaan yang sepenuhnya milik pemerintah, selama ini memberikan kontribusi kepada negara berupa Dividen, PNBP, dan setoran pajak.
- Pada tahun 2020 dan 2021 kontribusi KAI dalam bentuk PNBP dan pajak mengalami penurunan serta tidak adanya kontribusi dalam bentuk dividen disebabkan operasional kereta api mengalami penurunan karena dampak pandemi Covid-19 yang mengakibatkan KAI mengalami kerugian pada kinerja keuangan.
- Pada tahun 2022 (*unaudited*) kontribusi dalam bentuk PNBP dan Pajak secara total mencapai Rp1,3 triliun.



■ Kontribusi Terhadap Penerimaan Provinsi Jawa Barat



Indikator	s.d. Desember 2022
Realisasi Pajak	
PPh Badan	
PPh Pasal 22	66.028.698
PPh Pasal 23	306.162.324
PPh Pasal 25	-
PPh Pasal 29	-
PPh pasal 4 Ayat 2 dipotong pihak lain	25.356.737.122
Kewajiban Pemotongan	
PPh Pasal 21	119.907.658.611
PPh Pasal 23/26	49.684.090.716
PPh Pasal 4 Ayat 2 (Kewajiban Pemotongan)	11.348.391.199
PPh Pasal 4 Ayat 2 (Setor Sendiri)	2.287.955.903
Kewajiban Pemungutan	
PPh Pasal 22	23.428.025.379
Pajak Daerah	
PBB	6.849.398.952
Total Kontribusi Pajak	239.234.448.904

*) Area Operasi Daop 1, Daop 2, dan Daop 3

4.a Overview Proyek LRT Jabodebek

Kunjungan Spesifik Komisi VI DPR RI

RAHASIA DAN TERBATAS

Overview Proyek LRT Jabodebek



Penugasan KAI - KAI merupakan pemilih Proyek LRT Jabodebek, dimana berdasarkan Perpres No. 49 Tahun 2017 KAI ditugaskan sebagai penyelenggara pengoperasian, perawatan dan pengusahaan prasarana dan sarana. Dalam Perpres No. 49 Tahun 2017 menyatakan bahwa pelaksanaan Proyek LRT Perseroan dapat memperoleh dukungan Pemerintah, dukungan tersebut dapat berupa subsidi, pemberian PMN, dan Jaminan Pemerintah



- **Proyek LRT Jabodebek memiliki rencana panjang jalur 44,43 km dengan rute: Cawang - Cibubur, Cawang – Bekasi Timur, dan Cawang – Dukuh Atas**
- **Pendanaan Proyek** - Proyek ini didanai melalui 25% ekuitas yang berasal dari **PMN**, dan 75% utang bank yang berasal **ke kredit sindikasi 15 bank**. Kredit sindikasi ini mendapatkan jaminan pemerintah sesuai Perpres No. 49 Tahun 2017.
- **Progress Proyek** - Pada saat ini progress konstruksi Proyek LRT Jabodebek telah mencapai **~89,11%** berdasarkan progres fisik. (Data Per 31 Jan 2023)
- Terdapat **cost overrun** proyek LRT Jabodebek, terutama sebagai dampak dari keterlambatan proses pembebasan lahan.

Cost Overrun & PMN

- Pada awalnya Proyek LRT Jabodebek diestimasi dapat beroperasi pada Juli 2019. Namun terjadi keterlambatan pembebasan lahan, khususnya untuk Depo LRT di Bekasi Timur, yang proses pembebasan lahannya dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dan dibantu oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN).
- Atas keterlambatan ini terdapat peningkatan biaya proyek (*cost overrun*) yang diestimasi sebesar **Rp 2,6 Tn** yang berasal dari peningkatan biaya pra-operasi, biaya *Interest During Construction* (IDC) dan biaya lainnya.
- **Total tambahan PMN kepada PT KAI untuk proyek LRT Jabodebek adalah sebagai berikut:**
 1. PMN TA 2015 = Rp 2,0 Tn
 2. PMN TA 2017 = Rp 2,0 Tn
 3. PMN TA 2018 = Rp 3,6 Tn
 4. PMN TA 2021 = Rp 2,6 Tn

TOTAL PMN	Rp 10,2 Tn
------------------	-------------------

Progress Proyek LRT Jabodebek (Per 31 Jan 2023)



Green Line:

- Jalurnya: Dukuh Atas
- 14 Stasiun perlintasan
- Jarak 37,3 km
- Travel Time 34 min 00 detik

Blue Line:

- Jalurnya: Dukuh Atas
- 12 Stasiun perlintasan
- Jarak 24,3 km
- Travel Time 23 min 00 detik

137.000 PASSENGERS / DAY
560 TRIP S / DAY

Height **4,05 meters**
Length **103,6 meters**
Width **2,65 meters**

Progress Konstruksi 89,9% Per 31 Jan 2023

Pembebasan Lahan	Prasarana	Sarana
100%	98.09%	69.84%
Integrasi	Kesiapan Operasi	Akses Stasiun
87.85%	60.97%	90.34%

Operation Hours

- Operation Hours : 05.00 - 23.00
- Peak Hours : 05.30 - 10.00, 16.00 - 20.00
- Maintenance Hours : 23.00 - 04.00

Driverless Train Operation

- Operation using Fully Automatic Mode
- Train Attendant on-board (roving)

Numbers of Train Set

- Train Set Available : 31
- Train Set for Operation : 27
- Stand-by Train Set : 1
- Train Set in Maintenance : 3

Headway

Headway	Weekdays	Weekends / Holiday
SL1	0 minutes	10 minutes
SL2	3 minutes	5 minutes

Proses lifting kereta LRT ke rel *elevated*

Progres penyelesaian stasiun Cawang

Progres Depo LRT Jabodebek

4.b Overview Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB)

Kunjungan Spesifik Komisi VI DPR RI

RAHASIA DAN TERBATAS

Overview Proyek KCJB

Penugasan KAI - Berdasarkan Perpres no 107 Tahun 2015 (sebagaimana dirubah melalui Perpres no 93 Tahun 2021) PTKAI bersama dengan 3 BUMN lainnya (WIKA, PTPN 8, dan Jasa Marga) mendapatkan penugasan untuk melaksanakan Proyek KCJB. Dalam Perpres No. 93 Tahun 2021 menyatakan bahwa KAI merupakan *lead* konsorsium dan memungkinkan penggunaan APBN dalam bentuk PMN untuk pemenuhan kewajiban *base equity* serta pemenuhan kenaikan dan/atau perubahan biaya (*cost overrun*)



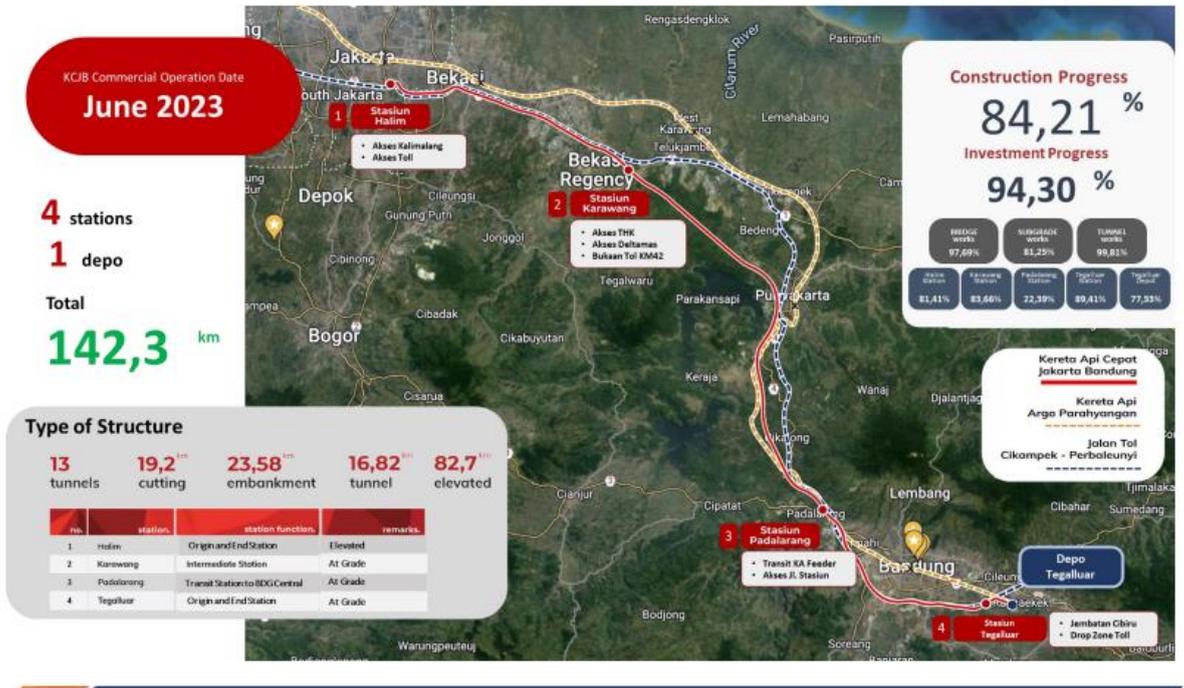
- KCIC sebagai pemilik proyek KCJB merupakan perusahaan patungan antara PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan Beijing Yawan, dengan proporsi kepemilikan saham masing-masing **60%** dan **40%**.
- Proyek ini didanai melalui **25%** ekuitas dan **75%** hutang dari China Development Bank ("CDB"). Total Fasilitas pinjaman yang diberikan oleh China Development Bank (CDB) kepada Proyek KCIC adalah sejumlah US\$ 4,55 milyar dengan tenor 40 tahun
- Pada saat ini **progress konstruksi** kereta cepat telah mencapai **~84,21%** berdasarkan hitungan progress investasi actual (kontraktor). Proyek ini direncanakan akan COD pada Juni 2023 (Data Per 31 Jan 2023)

Cost Overrun & PMN

- Seiring berjalannya waktu, sehubungan dengan adanya kendala pembebasan lahan dan sulitnya pengerjaan prasarana karena masalah geografis, proyek ini mengalami kemunduran yang seharusnya dapat beroperasi pada tahun 2022 direncanakan menjadi pertengahan tahun 2023. Dampak dari kemunduran proyek tersebut menimbulkan adanya penambahan biaya (*cost overrun*)
- Dari total nilai *cost overrun* hasil reviu BPKP sebesar USD1,449 Miliar tersebut, saat ini Konsorsium BUMN Indonesia dan Konsorsium China sedang berkoordinasi serta melakukan negosiasi untuk membagi porsi pemenuhan *cost overrun* 75% debt dan 25% equity.
- Total PMN yang diterima oleh KAI yang digunakan untuk penugasan Proyek KCJB adalah sebagai berikut :

1.	PMN TA 2021 =	Rp	4,3 Tn
2.	PMN TA 2022 =	Rp	3,2 Tn
	TOTAL PMN	Rp	7,5 Tn

Progress Proyek KCJB



Key Milestones KCJB (CoD Juni 2023)



Transfer Technology/Knowledge



	<ul style="list-style-type: none"> Penyerahan <i>Slab Track Facility</i> dari Sinohydro ke WIKA Beton tanggal 21 Juni 2021, pada progres pekerjaan produksi selesai 51%. Sinohydro (BUMN Kontraktor China) memberikan pelatihan dan semua fasilitas beserta teknologi pembuatan slab track ke WIKA untuk dioperasikan. WIKA membentuk tim <i>transfer technology</i> dari Sinohydro khususnya untuk pekerjaan konstruksi <i>tunnel</i> dan <i>box girder</i>, dan terjun langsung terjun ke pekerjaan tunnel #1 dan casting yard #1. CREC membuat buku panduan mengenai pengerjaan <i>tunnel</i> sebagai bagian dari <i>transfer technology</i>.
	<ul style="list-style-type: none"> HSRCC dan China Railway sedang menyusun SOP dan regulasi versi Bahasa Inggris serta bertahap akan diserahkan kepada KCIC sebanyak 625 SOP/Regulasi dan bahan <i>training</i> untuk dijadikan sebagai bahan pembuatan SOP, Peraturan Menhub, bahan ajar. Rencana penggunaan SDM berpengalaman PT KAI sebanyak 780 orang untuk mendukung Operasi dan <i>Maintenance</i> Kereta Cepat sebagai upaya percepatan <i>Transfer Technology & Knowledge</i> (semula menggunakan tenaga <i>Fresh Graduate</i>) Pelatihan dan seminar di Perguruan Tinggi oleh Expert HSR China yang ada di KCIC.
	<ul style="list-style-type: none"> Pelatihan lapangan & benchmark untuk pegawai KAI, WIKA, Dirjen KA di Fasilitas Track Laying Tegalluar, Tunnel, dll.

Penyerapan Tenaga Kerja Proyek KCJB



RENCANA
Rasio TK Asing : TK Lokal
1 : 4

REALISASI
Rasio TK Asing : TK Lokal
2.010 : 13.477 personil
atau
1 : 7

No.	Member	Pekerja				Total
		Lokal		Asing		
		Orang	%	Orang	%	
1	PT KCIC	274	91.64%	25	8.36%	299
2	Cars Cardela Joint Operation (CDJO)	127	85.23%	22	14.77%	149
<i>High Speed Railway Contractor Consortium (HSRCC):</i>						
1	Management	40	60.61%	26	39.39%	66
2	WIKA	6,598	100.00%	0	0.00%	6,598
3	Sinohydro Corporation (Sinohydro)	3,535	75.91%	1,122	24.09%	4,657
4	China Railway International Co. Ltd. (CRIC)	2	28.57%	5	71.43%	7
5	China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC)		-		-	0
6	China Railway Rolling Engineering Corporation (CREC)	2,848	78.54%	778	21.46%	3,626
7	China Railway Signal and Communication International Co. Ltd. (CRSC)	31	79.49%	8	20.51%	39
8	China Railway Design Corporation (CRDC)	22	47.83%	24	52.17%	46
		13,477	87.02%	2,010	12.98%	15,487

Kontribusi Proyek KCJB



*) Estimasi kontribusi sampai dengan COD Juni 2023 sebesar Rp 11,1 Triliun

Description	Payment Realization (USD) as per Des 2022	
Onshore Component	2.812.644.540	84%
Offshore Component	518.015.001	16%
Total	3.330.659.542	100%

Notes:

- Perhitungan local purchase berdasarkan realisasi nilai EPC Contract posisi Desember 2022
- Komposisi local purchase berdasarkan realisasi biaya onshore component sebesar 84% terhadap realisasi nilai EPC Contract.
- Realisasi local purchase perlu diperhitungkan lebih lanjut oleh institusi profesional saat penyelesaian Proyek.

Berikut beberapa kontribusi Proyek KCJB terhadap negara:

- Kontribusi terhadap penerimaan negara** – sampai dengan Desember 2022 total kontribusi Proyek KCJB terhadap penerimaan negara adalah sebesar Rp 6,8 triliun, yang terdiri:
 - Setoran kewajiban pajak (PPN, PPh, BPHTB, PBB) sebesar Rp 5,2 T
 - Pembayaran sewa Halim untuk lahan Halim sebesar Rp 1,16 T
 - Pembayaran sewa BMN untuk lahan rumija sebesar Rp 436,8 milyar
 Estimasi kontribusi sampai dengan COD Juni 2023 sebesar **Rp 11,1 Triliun**.
- Local Purchase** – Hasil *pre-assessment* Sucofindo tahun 2018-2019, mengestimasi *local purchase* sebesar 69,7% dan *foreign purchase* sebesar 30,3%. Perhitungan internal KCIC berdasarkan realisasi pembayaran EPC per Desember 2022, serapan *local purchase* EPC (belanja dalam negeri, termasuk pembelian material luar negeri yang dibeli di dalam negeri) pada Proyek KCJB mencapai **±84%** dari kontrak EPC, hal tersebut tentu akan berdampak pada pergerakan ekonomi masyarakat.
- Pengadaan lahan** – pada proyek pembebasan lahan seluas **7,6 juta m2** ditanggung sepenuhnya oleh PT KCIC sendiri dengan total biaya mencapai **US\$ 1,06 milyar dolar** atau ekuivalen dengan Rp 15,6 triliun (kurs 14.500/US\$). Lahan ini nantinya akan diserahkan kepada negara setelah masa konsesi berakhir.
- Serapan Tenaga Kerja Lokal** – Rencana serapan tenaga kerja Lokal dibandingkan dengan tenaga Kerja Asing pada FS 2017 sebesar 1:4. Realisasi serapan saat ini mencapai **1:7** (2.010 TKA:13.477 TK Lokal).

28



5

Progress Penyerapan Dana PMN

Kunjungan Spesifik Komisi VI DPR RI

Realisasi PMN Untuk Proyek KCJB (TA 2021 & 2022)



PMN TA 2021

- PMN TA 2021 untuk proyek KCJB adalah sebesar Rp 4,3 triliun untuk memenuhi kebutuhan *base equity* telah diterima KAI pada 31 Des 2021, dan pada hari yang sama telah dilakukan setoran ke PSBI dan dari PSBI ke KCIC.
- Sampai dengan 31 Jan 2023, PMN 2021 untuk Proyek KCJB Rp 4,3 Triliun sudah terserap adalah sebesar 89%
- Dana PMN belum terserap 100% dikarenakan Pembayaran untuk GSM-R masih dalam finalisasi perjanjian kerjasama, KCIC akan merealisasikan investasi setelah finalisasi Perjanjian Penyediaan Frekuensi dengan Telkomsel.

Rencana Penggunaan	Jumlah (USD)	Jumlah Ekuivalen (IDR)	Realisasi s.d. 31 Jan 2023 (in USD)	% realisasi	Saldo 31 Jan 2023 (in USD)	%
Sewa BMN Rumija/ROW jalan tol	30.422.691	436.809.000.000	30.422.691	100%	-	0%
Penggantian dana PBB ROW Jasa Marga untuk trase KCJB	1.182.913	16.984.269.123	1.182.913	100%	-	0%
Biaya Penyambungan + UJL PLN (Power Lead-in)	29.809.773	428.008.720.734	10.791,621	36%	19.018.152	64%
GSM-R Clearance (Telkomsel)	12.917.568	185.470.441.344	-	-	12.917.568	100%
Premi Asuransi	1.140.970	16.382.050.850	1.140.970	100%	-	0%
Interim Payment 14	87.583.083	1.257.517.912.175	87.583.083	100%	-	0%
Interim Payment 15	76.324.210	1.095.863.004.452	76.324.210	100%	-	0%
Interim Payment 16	50.610.077	726.659.481.115	50.610.077	100%	-	0%
CDJO	1.904.409	27.343.506.920	1.879.945	99%	24.464	1%
Pembebasan lahan Auxiliary Building	7.954.486	114.210.510.470	7.486.453	94%	468.034	6%
Tambahan CDJO	1.845.837	26.502.524.344	1.819.322	99%	26.515	1%
Total	301.696.018	4.331.751.421.526	269.241.285	89%	32.454.733	11%

PMN TA 2022

- Total nilai PMN TA 2022 adalah sebesar Rp3,2 Triliun akan digunakan sebagai tambahan setoran modal kepada PT PSBI (porsi *equity* Konsorsium BUMN Indonesia) sebagai pemenuhan *cost overrun* proyek KCJB pada PT KCIC.
- Dana PMN tersebut kemudian akan disetorkan kepada PT PSBI (**Menunggu Persetujuan RUPS**) untuk kemudian diteruskan kepada PT KCIC sebagaimana penggunaannya pada poin diatas

Realisasi Proyek LRT Jabodebek (TA 2021)



Realisasi penggunaan dana PMN TA 2021 sampai dengan 31 Januari 2023 adalah sebesar Rp465 Miliar. Untuk pemenuhan biaya praoperasi Divisi LRT Jabodebek yang terdiri dari biaya pegawai dan non pegawai (Praoperasi) sebesar Rp116 Miliar, jasa konsultan sebesar Rp37 Miliar dan IDC & *Financing Fees* sebesar Rp311 Miliar. Kemudian sisanya akan diproyeksikan ke tahun 2023. Adapun rincian realisasi dan proyeksi penyerapan dana PMN Proyek LRT Jabodebek yang akan dilakukan pada tahun 2023 adalah sebagai berikut:

NO	URAIAN	REALISASI				TAHUN 2023 31-Jan-23	PROYEKSI				TOTAL
		TAHUN 2022 TW I	TAHUN 2022 TW II	TAHUN 2022 TW III	TAHUN 2022 TW IV		TAHUN 2023 TW I	TAHUN 2023 TW II	TAHUN 2023 TW III	TAHUN 2023 TW IV	
1	Prasarana	-	-	-	-	-	324.584	-	-	-	324.584
2	Sarana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Lain-lain:										
	- Fasilitas Depo & BY	-	-	-	-	-	6.679	-	5.009	5.177	16.865
	- Jasa Konsultan	-	3.269	12.192	22.018	-	15.095	13.003	8.396	12.257	86.230
4	IDC & Financing Fees	-	-	142.090	169.554	-	305.113	347.866	451.231	499.314	1.915.168
5	Praoperasi	8.598	18.927	21.642	57.149	10.286	48.128	92.422	-	-	257.152
	TOTAL	8.598	22.197	175.924	248.721	10.286	375.015	777.875	464.636	516.748	
	Akumulasi Penggunaan	8.598	30.794	206.718	455.440	465.726	840.741	1.618.616	2.083.252	2.600.000	2.600.000
	% Penggunaan	0,33%	1,18%	7,95%	17,52%	17,91%	32,34%	62,25%	80,13%	100,00%	



III. REKOMENDASI

Rekomendasi dari Kunjungan Kerja Spesifik Komisi VI DPR RI ke PT Kereta Api Indonesia (Persero), di Bandung Provinsi Jawa Barat sebagai berikut:

1. Aspek Sumber Daya Manusia:
 - a. Komisi VI DPR RI meminta PT KCJB dan PT LRT perlu menerapkan milestone mengenai sumberdaya manusia dalam rangka pengoperasian Kereta Cepat dan LRT mengingat dua moda transport ini relatif baru di Indonesia. *Scope* dari milestone sumberdaya manusia ini termasuk system, proses dan information teknologi
 - b. Komisi VI DPR RI mendorong segera disusunnya *roadmap* dan

milestone termasuk detail info sumberdaya manusia, progres kesiapan operasional dari prasarana dan sarana serta pengintegrasinya menuju kesiapan operasi dan akses stasiun bagi setiap pengguna

- c. Komisi VI DPR RI meminta PT KAI dalam hal ini PT KCJB dan PT LRT Jabodebek melakukan persiapan operasi KCJB dan LRT pada bulan Juli 2023 dan segera mempersiapkan aksi korporasi, hal ini agar dapat dilaporkan ke Komisi VI DPR RI
- d. Komisi VI DPR RI mendorong PT KAI secara lebih khusus PT KCJB dan PT LRT Jabodebek untuk melakukan strategi komunikasi dan menggelar kampanye agar semua orang dapat menggunakan moda kereta api cepat dan LRT dengan nyaman, aman dan sesuai tujuan yakni untuk mengurangi kemacetan.

2. Aspek Keuangan:

- a. Komisi VI DPR RI dinilai perlu lebih meningkatkan fungsi pengawasan kepada KAI khususnya kepada pelaksanaan proyek KCJB dan LRT akan kemungkinan adanya potensi penyimpangan antara lain:
 - i. Perkiraan terlalu tinggi (*Overestimated the extent of future growth*) dari proyek KCJB terutama bertujuan untuk mendapatkan pendanaan proyek;
 - ii. Adanya perjanjian-perjanjian yang dinilai dapat merugikan kepentingan nasional terlebih pihak yang terlibat dalam proyek ini berasal dari negara asing (Tiongkok);
 - iii. Komisi VI DPR dinilai perlu mendorong upaya pengawasan melalui audit baik PT KAI maupun perusahaan anak dan cucunya terutama terkait dengan proyek KCJB meliputi Legal Audit termasuk me-review seluruh kontrak, Financial Audit melalui KAP independen dan berstandar internasional serta melakukan Manajemen Audit. Hal ini penting sebagai mitigasi risiko adanya akses politik, hukum dan sosial di kemudian hari

3. Aspek Hukum:

- a. Komisi VI DPR RI mendorong PT KAI untuk memprioritaskan penyelesaian masalah pembebasan lahan agar target operasional

KCJB dan LRT dapat berjalan sesuai target yang telah ditetapkan yakni Juli 2023

- b. Komisi VI DPR RI mendorong PT KAI membuat peraturan yang mampu mengatur inflow dan *outflow integrated transportation system* termasuk security system dan penegakan hukum (*law enforceability*) agar tujuan dari keberadaan KCJB dan LRT dapat tercapai secara optimal

**KETUA TIM KUNKER SPESIFIK KOMISI VI DPR RI
KOTA BANDUNG, PROVINSI JAWA BARAT**

TTD.

**ARIA BIMA
A-189**

LAMPIRAN FOTO KEGIATAN



Tim Kunjungan Kerja Spesifik Komisi VI DPR RI berfoto bersama sesuai diskusi pendalaman dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Kota Bandung Jawa Barat



Pimpinan Tim Kunjungan Kerja Spesifik Komisi VI DPR RI, Aria Bima (F PDIP) memberikan sambutan saat membuka Pendalaman dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero)



Anggota Tim Kunjungan Kerja Spesifik Komisi VI DPR RI saat mendengar penjelasan dari Dirut PT Kereta Api Indonesia (Persero) Didiek Hartantyo
